



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le jeudi 22 octobre 2015 — Vol. 44 N° 41

Consultations particulières sur le document de consultation intitulé
*Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de
serre du Québec pour 2030 (7)*

**Président de l'Assemblée nationale :
M. Jacques Chagnon**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 22 octobre 2015 — Vol. 44 N° 41

Table des matières

Auditions (suite)	1
Hydro-Québec (HQ)	1
Regroupement Vigilance Hydrocarbures Québec (RVHQ)	6
Front commun québécois pour une gestion écologique des déchets (FCQGED)	11
Coalition Zéro Émission Québec	18
Centre international de référence sur le cycle de vie des produits, procédés et services (CIRAIG)	25
Mémoires déposés	31

Intervenants

M. Pierre Reid, président

M. David Heurtel

M. Serge Simard

M. Mathieu Traversy

M. Mathieu Lemay

M. Simon Jolin-Barrette

Mme Manon Massé

- * Mme Stella Leney, HQ
- * Mme France Lampron, idem
- * M. Jacques Tétreault, RVHQ
- * M. Marc Brullemans, idem
- * M. Karel Ménard, FCQGED
- * M. Mario Langlois, Coalition Zéro Émission Québec
- * M. François Bérubé, idem
- * M. Manuele Margni, CIRAIG
- * Mme Annie Levasseur, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 22 octobre 2015 — Vol. 44 N° 41

Consultations particulières sur le document de consultation intitulé *Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030* (7)

(Douze heures)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires et de leurs appareils électroniques.

La commission est réunie afin de poursuivre les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le document de consultation intitulé *Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030*. Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire : Oui, M. le Président. Mme Boulet (Laviolette) sera remplacée par M. Proulx (Jean-Talon); M. St-Denis (Argenteuil), par M. Hardy (Saint-François); et M. Surprenant (Groulx), par M. Jolin-Barrette (Borduas).

Auditions (suite)

Le Président (M. Reid) : Alors, merci. Et voici l'ordre du jour de cet avant-midi. Nous entendrons deux groupes, les deux groupes suivants : Hydro-Québec et le Regroupement Vigilance Hydrocarbures. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Bienvenue à vous. Et nous allons procéder par la suite à une période d'échange. Je vous demande de vous présenter et de présenter les personnes qui vous accompagnent pour les fins de l'enregistrement. À vous la parole.

Hydro-Québec (HQ)

Mme Leney (Stella) : Bonjour. Merci beaucoup, M. le Président. Alors, mon nom est Stella Leney. Je suis directrice principale, Environnement et affaires corporatives à Hydro-Québec. Et je suis accompagné de Mme France Lampron, directrice, Électrification des transports à Hydro-Québec, et de M. André Besner, chef, Environnement et développement durable à Hydro-Québec.

Alors, bonjour à tous. Bonjour, membres de la commission. C'est avec grand plaisir que nous sommes ici ce matin pour vous présenter au nom d'Hydro-Québec notre mémoire sur la cible de réduction d'émissions des gaz à effet de serre du Québec à l'horizon 2030. Hydro-Québec salue cette initiative de nous doter collectivement d'une nouvelle cible ambitieuse de réduction des gaz à effet de serre. Le Québec démontre encore une fois son leadership en matière d'environnement. Le développement durable est au coeur des projets d'Hydro-Québec. C'est pour nous une valeur fondamentale, un principe auquel nous adhérons depuis la fin des années 80. Et il en découle aujourd'hui un bilan en termes d'émissions de gaz à effet de serre dont nous sommes très fiers.

En 2012, par exemple, à peine 0,3 % des émissions totales de gaz à effet de serre du Québec étaient associées à la production d'électricité. Ce bilan fort positif est dû aux choix que nous avons faits collectivement de développer des sources d'énergie propres et renouvelables, l'hydro-électricité au premier chef. Aujourd'hui, 99,8 % de notre électricité, autrement dit la quasi-totalité, est produite à partir de sources renouvelables qui n'émettent pas de gaz à effet de serre. Nos seules émissions proviennent d'une part de notre parc de centrales thermiques et d'autre part de notre parc de véhicules. La production d'électricité à partir de centrales thermiques représente à peine 0,2 % de notre production. Ces centrales sont utilisées en temps de pointe hivernale ou pour alimenter en électricité des régions qui sont trop éloignées pour être reliées au réseau principal, comme par exemple les Îles-de-la-Madeleine, ou des villages du Nunavik, ou d'autres régions qui ne sont pas reliées.

Au cours des dernières années, Hydro-Québec a procédé à la fermeture de quatre centrales thermiques au mazout, ce qui a réduit de façon significative nos émissions de gaz à effet de serre. La fermeture de ces centrales a entraîné une réduction de 1,3 million de tonnes de gaz à effet de serre de l'année 1990 à l'année 2012.

Et nous poursuivons nos efforts de réduction. Nous travaillons d'ailleurs présentement au lancement dans les prochains jours d'un premier appel de propositions pour l'achat d'électricité produite à partir d'éoliennes situées aux Îles-de-la-Madeleine. L'idée est de rechercher des projets qui, en plus de permettre de minimiser les coûts d'alimentation électrique des réseaux autonomes, permettent aussi d'améliorer notre bilan d'émissions de gaz à effet de serre. Ce premier projet servirait de pilote pour d'éventuelles initiatives du même type dans d'autres réseaux autonomes.

Notre parc de véhicules est la deuxième source de gaz à effet de serre d'Hydro-Québec. En 2005, avant même l'adoption par le gouvernement du plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques, nous avons fixé une cible de réduction des émissions de notre parc de véhicules. Donc, entre 2005 et 2012, nous avons ainsi réduit les émissions qui y sont reliées de 14 %, soit l'équivalent de 8 500 tonnes de gaz à effet de serre. Nous nous sommes également fixé de nouveaux objectifs menant à l'horizon 2020, par exemple, stabiliser les émissions des véhicules légers à un niveau inférieur de 12 % par rapport à 2009, et ce, il ne faut pas oublier, dans un contexte où nous avons une croissance de nos activités et de nos actifs. Également, on a pour objectif d'augmenter le nombre de vidéoconférences de 10 % par rapport à 2014, ce qui nous permettra de diminuer les déplacements de nos employés. Ces actions et bien d'autres sont décrites dans notre plan d'action de développement durable 2015-2020.

Comme vous pouvez le constater, même si nous nous efforçons toujours de l'améliorer, le bilan d'émissions de gaz à effet de serre provenant des activités d'Hydro-Québec est très faible pour une compagnie d'électricité de son envergure et n'est pas significatif dans le bilan global du Québec.

Par contre, Hydro-Québec peut certainement jouer un rôle dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre des autres secteurs d'activité. Au Québec, près de la moitié des émissions totales de gaz à effet de serre provient du secteur des transports, qui a généré à lui seul 34,8 millions de tonnes de gaz à effet de serre en 2012. Si on utilisait l'énergie propre et renouvelable produite par Hydro-Québec pour alimenter en énergie les véhicules électriques, on pourrait remplacer une part considérable du pétrole utilisé sur nos routes et, par conséquent, améliorer significativement le bilan du Québec en termes d'émission de gaz à effet de serre.

Le Québec fait déjà figure de leader en matière d'électromobilité avec près de la moitié des véhicules électriques vendus au Canada sur ses routes. Les 7 300 véhicules électriques qui circulent déjà permettent d'éviter annuellement l'émission de près de 25 000 tonnes de gaz à effet de serre.

Je m'en voudrais de ne pas souligner ici l'apport important du réseau de recharge publique, le Circuit électrique, et de ses partenaires. Depuis sa mise en service il y a un peu plus de trois ans, le Circuit électrique est devenu une référence en matière de fiabilité, d'interopérabilité et de facilité d'usage. C'est aujourd'hui le plus grand réseau de bornes de recharge publiques au Canada avec plus de 500 bornes de recharge, dont une vingtaine de bornes rapides. L'objectif pour la fin 2016 est l'installation de près de 800 bornes, dont 60 bornes rapides.

Faire une place à l'électricité dans les transports est, depuis 2008, une priorité pour Hydro-Québec, et nous allons poursuivre nos efforts en ce sens. Nous avons d'ailleurs accueilli avec enthousiasme le nouveau Plan d'action en électrification des transports du gouvernement du Québec. Et notre prochain plan stratégique fera lui aussi une place importante aux transports électriques, qui est devenu une forme... une nouvelle ligne d'affaires d'Hydro-Québec.

Si l'électricité a définitivement sa place dans les transports individuels, elle a aussi une place dans les transports collectifs. À titre d'exemple, Hydro-Québec travaille déjà avec la ville de Montréal à son projet de véhicules électriques en libre-service, un exemple probant d'initiatives porteuses en mobilité durable. Nos équipes participent aussi au projet cité mobile de la STM qui vise l'intégration d'autobus tout électriques à son parc.

Nous croyons d'ailleurs qu'il est important de soutenir financièrement le développement d'infrastructures électriques pour les transports collectifs. Nous croyons également que la participation d'Hydro-Québec dans ce domaine d'activité ferait une différence significative en accélérant des projets d'électrification.

Toutefois, pour que nous puissions offrir un tel soutien financier, des modifications à la Loi sur Hydro-Québec et à la Loi sur la Régie de l'énergie sont requises et nous souhaiterions qu'elles soient adoptées le plus rapidement possible.

L'implication d'Hydro-Québec en électrification des transports individuels combinée à une augmentation de l'offre en transport collectif permettrait certainement de réduire les impacts économiques liés à la congestion routière et surtout de réduire de façon significative les émissions de gaz à effet de serre qui y sont reliées. Il ne fait aucun doute que notre hydroélectricité contribue déjà à réduire les émissions de gaz à effet de serre et continuera de le faire ici même, au Québec.

Mais notre électricité permet aussi de réduire les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle du nord-est du continent. Nos exportations réduisent chaque année l'utilisation de sources de production thermique polluantes chez nos voisins. Pour les sept dernières années seulement, 79 millions de tonnes d'émission ont été évitées par les ventes nettes d'Hydro-Québec hors Québec, une quantité de gaz à effet de serre qui correspond aux émissions totales de tout le Québec pour l'année 2012. Il s'agit là d'une contribution significative à la réduction des gaz à effet de serre et à la lutte au réchauffement climatique dans le nord-est du continent, et il est important que cette contribution soit non seulement connue, mais reconnue.

Hydro-Québec est depuis longtemps favorable à l'implantation d'un système de plafonnement et d'échange, tel que celui prévu dans la Western Climate Initiative. Il s'agit d'un excellent moyen de réduire les émissions de gaz à effet de serre, tout en maintenant la compétitivité des entreprises. Cela dit, même si nos exportations permettent d'améliorer le bilan carbone du nord-est du continent, Hydro-Québec se voit dans l'obligation d'acheter des droits d'émission pour les émissions de gaz à effet de serre associés à ses importations d'électricité, alors que son bilan global positif, lui, n'est pas reconnu, une situation qui devrait être réglée et pour laquelle nous continuerons certainement à faire des représentations.

Pour conclure, le bilan d'émissions de gaz à effet de serre provenant des activités d'Hydro-Québec est très faible et compte peu dans le bilan global du Québec. Je le rappelle, les émissions provenant des activités d'Hydro-Québec représentent, au total, 0,4 % du bilan global du Québec. Cela dit, grâce à notre hydroélectricité, nous croyons pouvoir contribuer à améliorer le bilan global du Québec en poursuivant nos efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre de notre parc automobile et de nos centrales thermiques dans les réseaux autonomes. Et, évidemment, nous allons poursuivre nos efforts pour l'électrification des transports.

Grâce à la quasi-totalité de son électricité produite à partir de l'eau, une source propre et renouvelable, le Québec possède le ratio d'émissions de gaz à effet de serre par habitant le plus faible parmi les provinces canadiennes. Et je crois parler au nom de tous nos employés en vous disant que nous sommes fiers, comme entreprise, de contribuer ainsi à cette performance exceptionnelle du Québec. Merci beaucoup de votre attention.

• (12 h 10) •

Le Président (M. Reid) : Merci de votre présentation. Nous allons passer à la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Bonjour, Mme Leney. Bonjour, Mme Lampron, M. Besner, merci beaucoup pour votre présentation ce matin.

Ma première question, bon, vous savez sans doute, bon, c'est... 98 %, 99 % de l'énergie produite au Québec, c'est de l'énergie renouvelable, et évidemment Hydro-Québec est essentiellement responsable de cette belle statistique. Cela dit, si on regarde le portefeuille énergétique du Québec, c'est à peu près 50 % de toute l'énergie utilisée au Québec qui provient de sources renouvelables. Donc, on a encore une dépendance importante sur les hydrocarbures, on dépense des sommes faramineuses, on parle de 14 milliards à 18 milliards par année en hydrocarbures. Il y a le consensus, là, on est au début de la fin de l'ère pétrodépendante.

Cela dit, qu'est-ce qu'Hydro-Québec envisage faire, particulièrement dans le contexte, là, de nos cibles de réduction 2020, 2030, 2050 pour justement accroître ce pourcentage?

Mme Leney (Stella) : Alors, d'une part, je disais, donc, nos principales sources maintenant d'émissions, comme je le disais, ce sont les centrales thermiques que nous avons et le parc de véhicules automobiles.

Si je commence par le parc de véhicules automobiles, il est certain, comme on dit, on a commencé déjà à réduire nos émissions de gaz à effet de serre provenant du parc automobile. Ce qu'on continue à faire, c'est qu'on continue à regarder à consolider le parc et à réduire à la fois le nombre de véhicules et aussi la taille de nos véhicules. Il est certain, toutefois, qu'on a certains véhicules, les véhicules lourds avec des nacelles, avec des équipements qui sont utilisés, là, par nos gens qui réparent les pannes, ce sont les véhicules, même s'ils ne représentent que le quart de notre parc automobile, représentent 50 % des émissions parce que ce sont de gros véhicules, et dans ce cas-là il n'y a pas d'alternative sur le marché pour remplacer ces véhicules-là. Ce sont des véhicules qui fonctionnent à l'essence. Par contre, pour nos autres véhicules, bien, on a déjà une vingtaine de Volt, de véhicules électriques, dans notre parc. Et, comme je disais, on va tendre à augmenter, c'est certain, cette proportion-là. Ça, c'est pour le parc automobile.

D'autre part, pour nos centrales thermiques, dans les réseaux autonomes, je disais, pour la centrale des Îles-de-la-Madeleine, qui est la centrale qui, effectivement, est la plus importante source d'émission dans notre parc, on va lancer dans les prochains jours un appel de propositions pour avoir de l'énergie éolienne produite aux îles pour environ 6 MW. Donc, c'est sûr que ça, ça va être d'ici probablement 2018, là, le temps que le projet se développe et qu'il soit mis en service.

Dans les autres réseaux autonomes, disons, on travaille beaucoup avec les communautés à faire de l'efficacité énergétique, à les sensibiliser à réduire, si c'est possible, en tout cas, tout au moins la croissance de la demande d'électricité. Et puis, au fur et à mesure que nos centrales, on devra les modifier ou les réfectionner, c'est sûr qu'on va toujours regarder s'il y a des options de remplacement par d'autres combustibles. On va faire ça au fur et à mesure. Mais déjà, le projet des Îles-de-la-Madeleine, qui va aller de l'avant, va nous donner une bonne idée, va être une forme de projet pilote pour les autres parcs.

M. Heurtel : Donc, ça, c'est pour 2018?

Mme Leney (Stella) : Les Îles-de-la-Madeleine, oui, on envisage 2018 pour un projet d'éolienne, qui ne remplacera pas totalement...

M. Heurtel : Bien, c'est ça, ma question : Est-ce que le 6 MW couvre l'ensemble des besoins?

Mme Leney (Stella) : Non. La centrale, actuellement, la centrale thermique a une puissance d'une soixantaine de mégawatts, mais, utilisée au maximum, c'est environ 45 MW. Et le parc d'éoliennes, ce qu'on vise, c'est 6 MW. De toute façon, vous savez comme moi que l'énergie éolienne est une énergie intermittente, donc on ne pourrait pas compter exclusivement sur l'énergie éolienne. Il va falloir garder une centrale thermique pour de l'énergie de base et être sûr qu'il y aura toujours une fourniture d'électricité à la demande des Madelinots.

M. Heurtel : C'est parce que l'exemple des Îles-de-la-Madeleine, je trouve, il est particulièrement important, puis je crois que c'est le... on peut faire des parallèles aussi avec le développement du Nord. C'est que moi, je reviens des... je suis allé faire une visite aux Îles-de-la-Madeleine il y a quelques semaines avec le député des Îles-de-la-Madeleine et, évidemment, la population est très préoccupée par cette dépendance aux hydrocarbures, puis ça ne date pas d'hier. Puis là d'autant plus qu'avec l'incident de l'année dernière, le déversement de l'année dernière, bon, ça ajoute de sérieuses préoccupations. Alors, je me questionne sur pourquoi Hydro-Québec ne cherche pas à développer davantage de sources alternatives ou... Puis, au minimum, explorer, peut-être, des carburants, même s'ils sont fossiles, plus propres, le gaz naturel... Maintenant, bon, on développe le GNL davantage. Pourquoi le solaire n'est pas développé, pourquoi d'autres sources d'énergie ne sont pas regardées? Parce que vous n'êtes pas sans savoir, ça a l'air un peu contradictoire, pour une société comme Hydro-Québec, de devoir dépendre encore du mazout. Alors, ne voyez-vous pas là une opportunité de peut-être, justement, être à l'avant-garde, développer des nouvelles sources d'énergie renouvelables, tant pour les îles que pour le Nord?

Mme Leney (Stella) : Comme je disais... puis, si on parle de la centrale des îles, d'ailleurs, bon, la centrale a quand même une durée de vie utile encore de plusieurs années, comme d'autres centrales. Et il est certain qu'on va regarder toutes les possibilités au moment de remplacer ou de réfectionner ces centrales-là. Au fil des années, on va regarder différentes possibilités, autant en termes de remplacement de combustible que de couplage avec d'autres formes d'énergie. Ça va être regardé. Ce que je vous dis, aujourd'hui, c'est que, déjà là, il y a un projet pilote pour le couplage éolien. Mais on continue de regarder pour effectivement du remplacement de combustible, que ça soit le gaz naturel... Mais c'est sûr que ça requerrait des transformations aussi à la centrale...

M. Heurtel : O.K. Merci.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Dubuc, vous avez trois minutes.

M. Simard : Merci, M. le Président. Bienvenue, Mme Leney, Mme Lampron et M. Besner. Merci d'être ici avec nous.

D'entrée de jeu, je pense que l'ensemble des Québécois sait que nous avons une entreprise qui s'appelle Hydro-Québec, qui, effectivement, est un avantage pour eux par rapport à l'émission de gaz à effet de serre. En réalité, vous en avez fait faire la démonstration, 99 % de votre production est à énergie renouvelable. Ça, je pense que tout le monde est conscient de ça. Mais, si vous êtes venus ici, c'est parce que vous voulez sûrement nous faire la démonstration que vous êtes capables d'aller plus loin, j'en suis convaincu.

Donc, à partir de là, j'ai quelques questions qui sont nécessairement... en tout cas, à mon avis, je ne voudrais pas vous perturber, mais j'ai des questions très pointues. C'est-à-dire qu'on a rencontré toutes sortes de groupes, ici, c'est-à-dire, bien sûr, dernièrement, Vivre en ville; on a rencontré aussi hier l'association des producteurs d'aluminium du Québec. Et là mes questions viennent un peu de ça.

Vivre en ville, pour eux, pour éviter l'émission de gaz à effet de serre, au niveau du transport, etc., ils nous ont fait la démonstration qu'acheter à proximité, c'était intéressant. Et les producteurs d'aluminium, eux, nous ont fait la démonstration qu'avec... ici, au Québec, ils sont au maximum de capacité d'éviter des émissions. Maintenant, ils nous ont indiqué, hier, d'entrée de jeu, que ce serait peut-être intéressant que le gouvernement du Québec fasse la promotion de l'utilisation de l'aluminium au niveau du transport, au niveau... pour que les véhicules utilisent l'aluminium comme matériau de construction des véhicules, à raison que... de sa propriété de légèreté.

Mais là où j'ai... dans votre présentation puis dans vos propos... Je voudrais vous poser la question suivante : Pourquoi Hydro-Québec, par rapport à la construction de pylônes, va ailleurs alors qu'il y a de l'émission de gaz à effet de serre au niveau du transport et que la... je vous dirai, si on achetait ici, donc on éviterait ça? Et d'autant plus qu'on donnerait une valeur ajoutée à une denrée qui est très verte, c'est-à-dire l'aluminium, qui utilise beaucoup d'électricité, soit dit en passant, et, en tout cas, dans ma région, c'est de l'énergie hydroélectrique, et ailleurs aussi, mais ce n'est pas tout à fait l'hydroélectricité d'ici pour être concurrent. Et véritablement on donnerait un exemple intéressant. C'est ma première question. J'aimerais vous entendre là-dessus.

Le Président (M. Reid) : Ça va être votre seule question, M. le député de Dubuc, parce qu'il reste 40 secondes pour répondre, madame...

M. Simard : Ah! M. le Président. Bon, bien, excusez-moi.

• (12 h 20) •

Mme Leney (Stella) : Alors, je crois que vous faites référence au fait que nous sommes allés en appel de proposition pour l'achat de pylônes, tant sur le marché du Québec que sur le marché extérieur, pour une petite quantité de pylônes. Est-ce que vous faites référence à cet élément-là...

M. Simard : En général.

Mme Leney (Stella) : ...qui était un appel de proposition? Et, comme on l'a expliqué, je pense, beaucoup, c'est une question économique, une question de coût. On veut s'assurer pour l'ensemble des Québécois... parce qu'après ces coûts-là sont toujours reflétés dans la facture d'électricité. Alors, on veut s'assurer que, pour l'ensemble des Québécois, les coûts sont les moins élevés possible.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, ça rentre dans 40 secondes. Nous passons maintenant à l'opposition officielle. M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, Mme Leney, Mme Lampron et M. Besner, merci beaucoup d'être avec nous aujourd'hui avec cette présentation.

Tout d'abord, j'aimerais saluer, là, les efforts qu'Hydro-Québec fait dans le cadre de l'électrification des transports, on va en parler tout à l'heure, et évidemment, là, du travail, là, sur le développement de l'énergie verte.

J'ai eu la chance, d'ailleurs, il y a quelques semaines, non pas de voyager avec le ministre de l'Environnement aux Îles-de-la-Madeleine — quoique, s'il me le proposait, peut-être que ça me ferait plaisir de l'accompagner — mais j'ai été au niveau du barrage La Grande, donc, à la Baie-James. J'ai vu l'ampleur, dans le fond, des infrastructures dont vous disposez et surtout des capacités énergétiques que vous produisez, donc, à l'intérieur du territoire québécois. On m'a dit qu'on était rendu à 99 % de l'énergie qui était, donc, fournie, 98 %, 99 %, on n'est pas loin du 100 %.

Alors, première question concernant la discussion d'aujourd'hui sur les cibles de gaz à effet de serre, que nous devons atteindre. Je voulais voir, de votre côté, comme société d'État, les gens ont beaucoup d'attentes à votre égard, évidemment, parce que vous êtes un symbole national fort, vous faites déjà beaucoup d'efforts. Et on veut voir dans ce leadership que vous avez, notamment par rapport à l'électrification des transports, ce qui pourrait être fait de plus. Vous avez parlé du circuit électrique tout à l'heure qui a gagné ses lettres de noblesse au cours des dernières années. Est-ce que vous avez des projets de développement plus imposants pour la suite et pensez-vous qu'une loi zéro émission au Québec pour favoriser l'achat de véhicules électriques pourraient être des incitatifs ou des alternatives intéressantes pour amener les Québécois à entreprendre ce virage avec vous, que vous avez débuté depuis déjà plusieurs années?

Mme Leney (Stella) : Merci, M. le député. Alors, je vais passer la parole à Mme Lampron pour vous parler de ce qu'on va poursuivre comme efforts en électrification des transports puis peut-être pour la réglementation zéro émission.

Mme Lampron (France) : Merci. D'abord, d'emblée, je dois vous dire que le circuit électrique a des projets de déploiement, dont les cibles sont annoncées pour 2016, donc on essaie... on continue la densification du réseau public de recharge dans l'ensemble des régions du Québec et on a une cible qui est connue, qui est environ 800 bornes de recharge pour l'an prochain. C'est certain que ça ne s'arrêtera pas en 2016, on va poursuivre après ça, mais on se donne la latitude de voir l'évolution du marché pour se fixer des nouvelles cibles. Alors, c'est certain que, du côté du circuit électrique, ça va s'accélérer.

Maintenant, du côté... pour répondre à votre question, vous faisiez référence à la loi ZEV, je pense que le plan d'action, qui a été rendu public le 9 octobre dernier, fait état d'une série de mesures, et il n'y a aucune de ces mesures-là qui est autosuffisante. Donc, on a la stimulation de la demande par des communications, qui est très importante, il faut continuer à faire la promotion des véhicules électriques. On a la stimulation de l'offre par la loi zéro émission dont vous parlez, mais il y a également les incitatifs à l'achat pour les bornes, pour les véhicules et les incitatifs postachats, comme les voies réservées. Donc, c'est certain que c'est cet ensemble-là qui va nous permettre d'atteindre des cibles.

M. Traversy : Donc, juste pour bien vous comprendre, là, quand vous parlez de mesures autosuffisantes, vous faites référence à une mesure qui... j'ai juste perdu le fil, là, pour bien comparer.

Mme Lampron (France) : Bien, en fait, il n'y a pas une seule de ces mesures-là qui peut faire tout le travail pour l'électrification des transports. Donc, ça prend vraiment l'ensemble des mesures.

M. Traversy : Pour pouvoir y parvenir. Excellent. Bien, écoutez, merci beaucoup, puis je déclare mes intérêts devant vous. J'ai fait l'acquisition d'une voiture électrique, je suis très content de voir que le circuit va s'étendre au cours des prochaines années et des prochains mois.

Donc, sur ce, j'aimerais vous amener dans un autre domaine. Vous avez parlé avec le ministre de l'Environnement sur l'état de l'énergie au niveau des Îles-de-la-Madeleine, d'un projet pour 2018 afin de créer des champs d'éoliennes. Je voudrais vous entendre un peu plus sur cette énergie-là qui est une énergie verte, mais qui, au Québec, est décrite par certains comme étant une énergie coûteuse, peu efficace, qui n'a peut-être pas les mêmes lettres de noblesse, là, que certains le laissent croire. J'aimerais que vous nous rassuriez quant au potentiel de cette énergie verte et la nécessité de poursuivre dans son développement ou non au cours des prochaines années, parce que c'est un facteur qui peut nous aider également à atteindre nos cibles, que nous déterminerons, là, au cours de prochaines semaines.

Mme Leney (Stella) : Merci beaucoup, M. le député. Peut-être pour reprendre, aux Îles-de-la-Madeleine, quand on parle de 6 MW, c'est quelques éoliennes. On ne parle pas, je ne pense pas, de champ d'éoliennes, c'est quelques éoliennes. Bien, les nouvelles éoliennes, au plan technologique, il y en a qui peuvent aller 2 MW. On verra, là, le projet, c'est... on verra comment sera le projet, mais je voulais juste clarifier, ce n'était pas des champs d'éoliennes.

Quant à l'énergie éolienne, oui, c'est une énergie qui est très utile dans notre réseau. Vous le savez, on en fait l'acquisition. On a maintenant des contrats pour plus de... je crois que c'est de l'ordre de 3 500 MW de contrats d'achat d'énergie éolienne. C'est une énergie effectivement qui est sans émission comme telle de gaz à effet de serre, renouvelable, et tout. Cependant, ce n'est pas une énergie de base sur laquelle on peut compter en tout temps à tout moment de la journée et tous les jours de l'année. À la différence de l'hydroélectricité que nous avons avec nos grands réservoirs, nous pouvons compter...

Le Président (M. Reid) : Merci.

Mme Leney (Stella) : Cette énergie, elle est disponible en tout temps.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous passons maintenant au temps réservé pour le deuxième groupe d'opposition, M. le député de Masson.

M. Lemay : M. le Président. Merci d'être avec nous aujourd'hui. C'est très rapide, les questions et réponses. Donc, vous savez, dans la production d'électricité, là, avez-vous, dans votre... Bien, vous l'avez dans votre plan, de remplacer progressivement les énergies fossiles par des énergies renouvelables dans les communautés éloignées. Vous avez parlé justement des Îles-de-la-Madeleine, on parlait justement de l'éolienne. Moi, j'ai une question dans les six... On va parler des Îles-de-la-Madeleine, vu que c'est le sujet du jour, là. Dans les six moteurs diesel que vous avez là-bas de 11 MW chaque, là, là, vous rajoutez quelques éoliennes pour 6 MW de puissance, est-ce que vous avez prévu de convertir ne serait-ce qu'un seul moteur diesel pour un moteur au gaz naturel pour justement réduire l'empreinte des GES?

Mme Leney (Stella) : Comme je l'ai mentionné tantôt en réponse à une question, pour le moment, dans le projet qu'on a présentement, ce n'est pas là, mais c'est quelque chose qui va être regardé dans les prochaines années. Comme je disais, toutes les options vont être regardées au fil du temps. Quand il faudra faire des remplacements ou des réfections, on va regarder, voir, toutes les options de remplacement de combustible et tout ça. Ça va être regardé.

Actuellement, le premier projet que l'on a là, c'est le projet avec les éoliennes.

M. Lemay : Parfait. Puis, vous savez, on parle aussi, là, qu'on va devoir faire des investissements pour se raccorder à d'autres réseaux. On sait, nous autres, au Québec, on a beaucoup plus d'ententes nord-sud qu'on peut avoir des ententes est-ouest, là, puis que, là, on a des discussions avec l'Ontario.

Vous avez mentionné tout à l'heure que, par la vente d'électricité, on est capables de réduire de 79 mégatonnes hors Québec, et bravo, c'est très appréciable de... Alors, est-ce qu'il y a quelque chose... Rassurez-moi sur le fait que... Surtout qu'on a eu cet été l'entente stratégique énergétique canadienne, tu sais, il y a quelque chose qui s'en vient. Il y a aussi est-ouest pour pouvoir justement s'en aller vers l'Ontario, Terre-Neuve...

Mme Leney (Stella) : Je peux juste parler pour l'Ontario. Ce, je crois, à quoi vous faites référence, c'est qu'il y a eu une entente entre les deux gouvernements, de l'Ontario et du Québec, pour poursuivre des discussions pour en arriver à une entente commerciale. Mais cette entente-là va être liée aussi à l'adhésion au marché du carbone, donc au système de plafonnement et d'échange de droit. Autrement dit, l'Ontario devra adhérer ou se joindre au marché du carbone, ça devra se faire en même temps. Mais il y a des discussions qui se poursuivent effectivement avec l'Ontario pour une entente commerciale.

M. Lemay : Très intéressant, parce qu'effectivement on peut... Notre empreinte, bien, l'empreinte que la société Hydro-Québec a déjà au Québec, tu sais, à 99,8 % d'énergie renouvelable, là, tu sais, c'est déjà exceptionnel, mais, si on peut s'étendre puis continuer hors Québec, bien, ça va juste aider de façon... globalement pour tous.

Je salue d'ailleurs toute initiative en ce sens, compte tenu des surplus énergétiques qu'on a au Québec. Ou, sinon, ça fait le tour pour moi. Je n'aurai pas d'autre question, là, le temps était limité, mais merci beaucoup de votre présence.

Le Président (M. Reid) : Alors, M. Besner, Mme Lampron, Mme Leney, merci de votre contribution aux travaux de notre commission.

La commission suspend ses travaux quelques instants pour permettre au prochain groupe de prendre place.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 12 h 32)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Nous recevons maintenant le Regroupement Vigilance Hydrocarbures. Bienvenue. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Je vous demanderais de vous présenter et de présenter les personnes qui vous accompagnent pour les fins de l'enregistrement. Vous avez la parole, 10 minutes.

Regroupement Vigilance Hydrocarbures Québec (RVHQ)

M. Tétreault (Jacques) : Oui. Bonjour, M. le Président, bonjour, tout le monde. Mon nom est Jacques Tétreault, je suis le coordonnateur général et le porte-parole du Regroupement Vigilance Hydrocarbures Québec. Je suis accompagné de Marc Brullemans, qui est le coordonnateur interrégional de la région Nord, et de M. Jean Falaise, qui est le coordonnateur interrégional de la région Centre.

Je vais faire rapidement le tour de qui nous sommes puis, ensuite de ça, je vais passer la parole à M. Brullemans, qui va vous présenter notre mémoire. Le Regroupement Vigilance Hydrocarbures Québec regroupe 131 comités de citoyens, tous bénévoles, de la Gaspésie jusqu'à l'Outaouais en passant par les deux rives du Saint-Laurent. Nous sommes la suite du Regroupement interrégional des gaz de schiste de la vallée du Saint-Laurent. C'est un groupe de comités de citoyens qui s'est formé dans les années 2010 autour duquel se sont greffés des scientifiques, des biologistes, des mathématiciens, des juristes, des gens qui sont en journalisme.

Alors, notre comité de citoyens est allé chercher la force et la connaissance citoyenne pour faire valoir certains points qu'on a toujours considérés comme étant peut-être un peu perdus ou mal entendus par nos gouvernements, puis là, on s'entend, c'est peu importe la couleur du parti ou du... que ça soit municipal, provincial ou fédéral.

Au fil des années, au fil des deux dernières années particulièrement, on a étendu notre territoire à l'ensemble du Québec parce qu'on a vu poindre plusieurs projets impliquant des hydrocarbures, et nous sommes conscients des risques associés à ces projets-là.

Alors, j'arrête ici la description de notre mouvement. Je pourrai répondre à vos questions si vous en avez. Je vais céder la parole à M. Brullemans.

M. Brullemans (Marc) : Merci. Notre mémoire touche plusieurs aspects de la lutte aux changements climatiques. Je ne pourrais ici, compte tenu du temps, qu'en relever quelques-uns. D'emblée, vous dire que la cible de 2030 ne nous intéresse pas plus ni moins que celle de 2010, 2020 ou 2050. Ce qui importe, selon nous, ce sont les moyens utilisés pour réduire les GES et la volonté pour y arriver. Une vue globale de la situation nous apparaît aussi nécessaire, de même que la prise de conscience que la direction d'aujourd'hui n'est pas la bonne. Il ne faut plus augmenter les gaz à effet de serre, mais les réduire. Comme nous le soulignons dans notre document, il faut déjà les estimer correctement, ces GES. Les inventaires doivent être complets et tenir compte aussi des émissions naturelles, géologiques et autres, car la dynamique du réchauffement fait en sorte qu'en de nombreux endroits nous assistons à une augmentation des émissions naturelles de méthane, sans compter les feux de forêt pour le CO₂.

Il faut aussi différencier l'effet de chacun des gaz à effet de serre et combattre d'abord le méthane, car l'évitement pérenne d'une tonne de méthane rapporte beaucoup plus que celle d'une tonne de CO₂. Les travaux du groupe français Global Chance sont clairs là-dessus. Il faudrait donc distinguer, dans nos inventaires et nos actions, ces deux principaux gaz à effet de serre.

Sur la cible de 2030, nous croyons que la cible la plus ambitieuse, celle de moins 40 %, n'est pas suffisante pour atteindre l'objectif d'une neutralité carbone en 2050, d'une part parce que la traque aux GES deviendra de plus en plus difficile et coûteuse, mais aussi parce que nous avons pris un retard d'une vingtaine d'années, et, durant cette période, nous nous sommes enfoncés encore plus dans de biens mauvaises habitudes. Contrairement à ce qu'on a souvent entendu en cette commission, le Québec n'est pas bon élève. Déjà, en tant que Canadiens, sur une base per capita, nous avons déjà, selon les scientifiques et pour un objectif de 2 °C, tout brûlé notre budget carbone. Si l'on tient compte d'un marché planétaire du carbone permettant des échanges de GES, on pourrait encore faire durer le plaisir, mais un peu, car nos émissions historiques font quand même en sorte que nous devrions montrer l'exemple et non pas tirer de la patte comme nous le faisons présentement.

Nous sommes critiques du programme de plafonnement et d'échange de droits d'émission. Nous ne croyons pas que ce programme permettra vraiment de les réduire, en tout cas, pas autant que ce que le gouvernement semble souhaiter. Avec une tarification de 20 \$ ou 30 \$ la tonne de CO₂ et des allocations gratuites d'émissions, nous sommes bien loin d'un signal économique permettant à tous de comprendre l'ampleur des enjeux. Tel que développé dans le mémoire, la tonne de carbone émise devrait, selon nous, valoir au minimum 200 \$ américains. D'ailleurs, d'autres législations, européennes surtout, le voient ainsi.

Sur la cible de 2030 encore, nous sommes d'avis, considérant les projets de liquéfaction de gaz naturel, d'usines d'urée, d'usines de boulettes de fer, de ciment, des puits de pétrole de schiste, de pétrole de grès, des puits de gaz de schiste, que le scénario de référence du document de consultation, prévoyant des émissions de GES au Québec de 78 millions de tonnes en 2030, n'est pas réaliste. Sans doute faudra-t-il en ajouter une dizaine d'autres, de mégatonnes, 88 Mt, donc, auquel cas la cible de moins 40 % serait en fait une cible réelle de moins 27 % par rapport à 1990.

Le RVHQ est d'avis que l'achat d'une proportion importante de crédits de GES pour atteindre nos cibles n'est pas une bonne chose. Cela met le Québec dans une position de faiblesse encore plus grande envers nos partenaires. On achète du temps, en quelque sorte, mais plus le temps passera et plus la tonne de CO₂ vaudra cher. Cela risque d'être une malheureuse spirale. Selon nous, il faut prendre des moyens beaucoup plus drastiques que ceux apparaissant dans le document de présentation et c'est pourquoi nous faisons les recommandations suivantes en partant de celles habituelles de notre regroupement :

1° interdiction de la fracturation des roches sur le territoire du Québec et dans le golfe du Saint-Laurent, quelle que soit la roche, quel que soit l'hydrocarbure et quel que soit le procédé;

2° interdiction de tout nouveau pipeline permettant un accroissement du transport d'hydrocarbures d'origine fossile sur le territoire du Québec, à commencer par Énergie Est, pipeline conçu pour libérer des gigatonnes de carbone dans l'atmosphère;

3° que le gouvernement mette fin à la promotion du gaz naturel liquéfié au Québec dans le domaine du transport, maritime ou autre, et ce, parce que l'empreinte carbone du gaz naturel liquéfié ne vaut guère mieux que celle du mazout ou du charbon.

Selon nous, la substitution d'une source d'énergie par une autre n'a de sens que si l'empreinte carbone de la seconde est plus de trois fois inférieure à la première. De plus, et cela n'apparaît pas explicitement dans notre mémoire, nous croyons que la substitution ne peut se faire que s'il y a eu au préalable une cessation définitive des émissions de la première source de GES, de façon à éviter que la consommation des énergies fossiles ne croisse.

• (12 h 40) •

Maintenant, par rapport à la présente consultation, nous recommandons que le gouvernement du Québec :

1° adopte une loi-cadre sur la politique climatique du Québec. Cette loi serait contraignante et créerait une instance, le bureau GES-climat, ayant des prérogatives particulières, comme peut l'être la Régie de l'énergie, mais à laquelle seraient assujettis l'ensemble des ministères et l'ensemble des secteurs économiques du Québec. Cette instance pourrait ou devrait être rattachée au ministère du Conseil exécutif, comme l'est présentement — et sans raison valable, selon nous — le bureau de la stratégie maritime.

Ce bureau GES-climat devra émettre annuellement des bilans rigoureux des GES, de même qu'il devra mettre en place un mécanisme rigoureux de reddition de comptes, faisant en sorte que des certificats d'autorisation de projets émetteurs de GES ne puissent être délivrés si le dernier plafond annuel d'émissions de GES est atteint ou, pire, dépassé;

2° que le gouvernement réduise, à un maximum de 10 % la valeur des cibles, nos achats de crédits sur les marchés d'échange;

3° un nouvel élément, je crois : que le gouvernement modifie le cursus scolaire du secondaire, du cégep et de l'université afin que tout étudiant, qu'importe son profil, suive au moins un cours traitant exclusivement des causes et conséquences des changements climatiques.

Le Président (M. Reid) : Il vous reste une minute.

M. Brullemans (Marc) : Cela nous apparaît minimal et devrait s'accompagner, pour ceux qui ne sont pas sur les bancs d'école, d'une information gouvernementale de qualité à la télévision et sur Internet. Nous ne comprenons pas qu'en 2015 nos écrans nous bombardent encore de publicités de F-150, de moments pour la suite de Gaz Métro ou encore de publicités vantant les prouesses des compagnies qui extraient les sables bitumineux.

Que le gouvernement fasse cesser l'implantation de chauffage au gaz naturel ou au propane dans les nouveaux développements résidentiels, et ce, au détriment de l'hydroélectricité; qu'il favorise plutôt des programmes d'implantation de chauffage en géothermie, tant dans le secteur résidentiel que commercial ou institutionnel; révisé les règles du code du bâtiment; aide les municipalités à développer des usines de production de biométhane; et, finalement, démarre un projet porteur d'avenir en transport en commun, comme le monorail électrique.

Le Président (M. Reid) : Je dois vous arrêter, le temps de 10 minutes est écoulé. Nous allons procéder à la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Bonjour messieurs. Merci pour votre présentation ainsi que votre mémoire. Je crois que c'est hier, l'Association pétrolière et gazière est venue nous proposer qu'exploiter davantage des hydrocarbures au Québec, en réalité, ça aiderait à baisser notre bilan de GES. Alors, j'aimerais avoir votre réaction à cette proposition-là.

M. Tétréault (Jacques) : J'irais avec une comparaison : si je veux arrêter de fumer la cigarette, je vais me mettre à fumer la pipe, ça va être mieux parce que je vais moins en fumer. Moi, je vois ça un peu comme ça.

Évidemment, cette association-là prône pour leur paroisse, c'est bien évident, mais, à notre sens, il y a quelque chose d'incongru dans ça. Comment on peut diminuer en produisant plus? Parce que, que ce soit du pétrole ou du gaz, à chaque fois qu'on fait un forage, on augmente la quantité de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. Alors, comment on peut diminuer en augmentant? C'est la quadrature du cercle, ça. Moi, je ne peux pas répondre à cette question-là plus que de cette façon-là, M. le ministre.

M. Heurtel : Vous comprenez, là, c'est parce que, justement, dans le cadre de cette commission-là, puis un des avantages d'avoir une vaste consultation comme celle qu'on fait, c'est qu'on a différents points de vue, alors... puis on peut justement parler à différents groupes puis dire : Bon, bien, tel groupe a dit ça. Vous, qu'est-ce que vous en pensez? Comme ça, on a l'ensemble des arguments sur la question.

Ce que je crois, là, puis je ne me fais pas le porte-parole de l'association en disant ça, tout ce que je dis, c'est qu'on nous a présenté la thèse que c'est mieux, pendant qu'on est dans une ère de transition, là — on est en train de délaissier graduellement les hydrocarbures — il y aurait un avantage d'exploiter ce qu'on a au Québec comparativement à importer du pétrole d'ailleurs. Alors, c'est ça, la position qui nous a été présentée, je la résume. Alors, c'est à ça que je voulais vous faire réagir, là.

M. Tétréault (Jacques) : Je pense que M. Brullemans pourrait vous donner une autre explication que la cigarette, là.

M. Brullemans (Marc) : Je crois que les scientifiques sont très clairs sur la question : il faut qu'on laisse la très grande majorité des combustibles fossiles sous terre. Donc, on est dans une situation où il faut examiner les utilisations les plus judicieuses de ces combustibles fossiles là. Et, en principe, utiliser celles où on a la meilleure rente énergétique et la plus faible empreinte carbone.

Donc, il est possible que certains pétroles soient plus ou moins polluants que d'autres, il faut les privilégier. Mais, chose certaine, il faut faire... mettre vraiment... se positionner de manière très, très forte en affirmant qu'il faut se délaissier, se départir des combustibles fossiles. Et, moi, l'Association pétrolière et gazière du Québec, d'après moi, ce n'est pas un acteur important dans le débat climatique au Québec.

M. Heurtel : Alors, quand vous dites... Ce que j'entends, dans votre réponse, c'est qu'il y a encore... Veux veux pas, là, même si demain, là... demain, on ne pourrait pas se départir complètement des hydrocarbures. On voudrait bien, là, mais impossible.

Alors là, j'entends, dans votre réponse, dans votre dernière réponse, qu'il y a certains combustibles fossiles... on devrait favoriser certains combustibles fossiles dans certaines situations. J'aimerais approfondir ça. Alors, j'aimerais que vous nous dites quels combustibles. Puis, quand vous parlez d'utilisation optimale, là, justement, ça serait quoi, ces utilisations-là.

Alors, qu'est-ce qu'il nous resterait, là, à faire avec les combustibles fossiles, et dans quels cas? Puis c'est quoi, les exemples?

M. Brullemans (Marc) : D'accord. Je crois déjà que tout transport devrait se faire sans énergie fossile. Donc, il y aurait peut-être... on sait que pratiquement, la consommation de plastique sur la planète nécessite peut-être un 10 % de la consommation totale d'énergie fossile. De ce 10 % là, si on regarde les applications médicales, il y a peut-être 1 % de ce 10 %, donc je crois qu'une fraction inférieure à 1 % des combustibles fossiles, à savoir gaz naturel, charbon et pétrole, serait utile dans une société moderne. Je n'en vois pas plus, pas besoin de plus.

M. Heurtel : Alors, quand vous dites : On élimine les hydrocarbures de tous les transports, la question bien simple : Comment? Alors, mettons, là, on dit : O.K., plus d'hydrocarbures dans les transports. Comment on implante ça? Et ça va prendre combien de temps, selon vous?

M. Brullemans (Marc) : Écoutez, il y a des hydrocarbures qui ne sont pas nécessairement fossiles. Il y a des carburants maintenant de deuxième et de troisième générations qui ont une empreinte carbone très faible. Donc, il faut utiliser ceux-là.

Je comprends que transformer le secteur du transport aérien en quelques années, ça va peut-être prendre un peu plus. Mais, en ce qui concerne, par exemple, la voiture individuelle ou d'autres modes de... ou le train, etc., on peut le faire tout de suite, et on aurait dû le faire depuis déjà longtemps.

M. Heurtel : C'est quoi, la mesure? Comment on opérationnalise ça?

M. Brullemans (Marc) : Par des lois contraignantes et avec, comme on vous l'a proposé, un bureau qui s'occupe des changements climatiques.

M. Heurtel : O.K., parfait. Merci.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous passons maintenant à l'opposition officielle, M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Merci beaucoup, M. le Président. Le ministre et moi sommes dans une communication télépathique sans le savoir, parce que c'était sur ce thème que je voulais également, là, questionner, donc, nos représentants aujourd'hui. Merci beaucoup, d'ailleurs, à leurs trois porte-parole, qui sont avec nous autour de cette table.

Je vais donc continuer sur cette lancée en vous demandant, un peu, pourquoi, selon vous, une loi-cadre contraignante est si essentielle dans l'atteinte, justement, des objectifs de lutte au réchauffement climatique et donc à la lutte aux gaz à effet de serre. Et pourquoi l'importance de l'attacher au ministère du Conseil exécutif? Donc, je voulais que vous puissiez au moins avoir l'occasion de nous en parler plus largement.

M. Brullemans (Marc) : Je peux répondre. Évidemment, on n'est pas des spécialistes de l'appareil gouvernemental, mais il nous apparaît que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques n'est pas nécessairement le meilleur véhicule pour justement agir auprès de l'ensemble des secteurs économiques du Québec. Selon nous, le Conseil exécutif serait peut-être la meilleure option.

En ce qui concerne les lois-cadres, on regarde les dernières années, plusieurs nations se sont dotées de lois-cadres pour justement que le signal soit clair, autant pour la population que pour l'ensemble des députés.

• (12 h 50) •

M. Traversy : Donc, si je comprends bien, selon votre analyse, vous trouvez que le ministère de l'Environnement manque d'impulsion politique. Vous trouvez que le Conseil exécutif serait donc plus judicieux. Je veux juste bien comprendre cette nuance, parce qu'elle est quand même importante puis, bon, ce n'est peut-être pas un désaveu non plus, c'est peut-être simplement stratégique. Mais je vois que monsieur a une réponse peut-être à cette question.

M. Tétreault (Jacques) : Oui. Écoutez, ce n'est pas un désaveu du ministère de l'Environnement, loin de là, là. C'est juste que, quand on veut qu'une directive soit vraiment uniforme puis soit distribuée également partout dans tous les ministères, nous, on considère que ce n'est pas un ministère qui peut imposer à d'autres ministères une directive ou une façon de faire commune à tout le monde.

Alors, on est vraiment convaincus que, si on veut vraiment donner le ton au niveau gouvernemental, il faut vraiment que ça vienne de plus haut que seulement un ministère. Puis en ne voulant pas minimiser du tout, là, l'influence du ministère de l'Environnement, là. On se comprend bien.

M. Traversy : On se comprend bien, et le message est donc précisé et entendu.

Je ne vous poserai pas de question sur la loi zéro émission parce que vous avez pris, je pense, là, une position favorable à cet égard. Donc, pour vous, évidemment, là, tous les incitatifs visant à accélérer l'électrification des transports semblent être une de vos priorités, on en parlait avec les représentants d'Hydro-Québec quelques minutes avant.

En fait, ce que j'aimerais savoir, c'est qu'à la lecture de votre document on sent que vous trouvez que le rythme auquel se développe, dans le fond, cette électrification des transports, malgré les bonnes intentions, n'est pas encore à un tempo suffisant. Et donc je voulais voir avec vous qu'est-ce qui vous donne cette impression et est-ce qu'il y a d'autres modèles à travers le monde vers lesquels on peut s'inspirer pour accélérer la cadence d'une façon efficace.

M. Brullemans (Marc) : Oui, je peux répondre. Comme on a indiqué dans notre mémoire, il y a des pays comme la Suède qui visent vraiment une décarbonisation des voitures dès 2030. Et, quand on regarde aussi le parc, on prévoit, par exemple, de mettre en circulation 100 000 voitures électriques; ce n'est pas beaucoup si le parc en comporte 6 millions. Il faut vraiment que le signal soit beaucoup plus clair dans tous les secteurs pour que justement les gens puissent embarquer dans un mouvement. Il faut que le mouvement soit fort dès le départ. Il faut que le signal soit fort, et je crois que 100 000 voitures, ce n'est pas encore suffisant. Je crois qu'Hydro-Québec serait en mesure d'offrir des bornes électriques un peu partout sur le territoire. Nous croyons que les fabricants de voitures aussi seraient en mesure de le faire. Je pense simplement qu'il faut que les cibles soient ambitieuses au même titre que les cibles de réduction des GES doivent être ambitieuses. Il faut que ça soit en concordance.

M. Traversy : Et, quand vous parlez de concordance et de cohérence, vous avez évidemment beaucoup parlé des énergies fossiles. Si j'ai bien compris votre position... Et le ministre vous a également, là, questionné à quelques occasions là-dessus : L'atteinte de nos cibles de réduction de gaz à effet de serre, là, est-elle possible sans en arriver à réduire sinon à

presque... au minimal, dans le fond, notre consommation de pétrole ou d'énergies fossiles en la matière? Est-ce que l'exploitation du pétrole est un point incontournable, dans le fond, pour l'atteinte des objectifs, et donc d'être cohérent avec la volonté de réduire versus la consommation que nous faisons aussi de nos énergies? Je voulais voir si c'était quelque chose, là, qui était conciliable ou absolument pas pour vous.

M. Brullemans (Marc) : Selon nous, selon nous, ce n'est pas conciliable. Ce n'est vraiment pas conciliable, d'une part, parce que le pétrole, au Québec, c'est un pétrole qui risque d'être issu de la fracturation rocheuse, et, d'autre part, parce que le signal qu'on envoie aux citoyens, c'est que le gouvernement investit avec ou sans les compagnies pétrolières pour extraire un combustible d'origine fossile. Donc, déjà là, moi, je trouve que ça ne tient pas la route.

M. Tétreault (Jacques) : Puis, de toute façon, je vais juste rajouter un petit peu, il y a des municipalités qui ont commencé à faire des carburants avec la biométhanisation puis ça, c'est quelque chose qui serait à développer. On parle de remplacer le pétrole dans le transport, mais on peut le faire de façon efficace.

Le Président (M. Reid) : On s'arrête là. Il faut passer maintenant au deuxième groupe d'opposition. M. le député de Masson.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Merci, messieurs, d'être avec nous aujourd'hui. Vous savez, effectivement, on arrive vers la fin des consultations puis hier on avait la ville de Montréal — il me semble que c'est ça, hier, avant-hier... avant-hier, bref, cette semaine — et puis ils nous mentionnaient... Parce que, dans toutes vos recommandations, vous avez... À votre dernière recommandation, ça dit : «...démarrer un projet porteur d'avenir en transport en commun comme le monorail électrique.» Or, le maire de Montréal nous disait : Écoutez, sur le pont Champlain, on va y aller avec un SLR, c'est une technologie éprouvée. On ne commencera pas à repartir des nouveaux projets. Donc, le monorail semblerait être... pas une option qui est retenue à l'heure actuelle. Si on n'a pas le monorail sur le pont Champlain, est-ce qu'on fait quand même votre recommandation de monorail au Québec?

M. Brullemans (Marc) : Je crois qu'évidemment la Communauté urbaine de Montréal a des enjeux qui sont propres à Montréal. Nous, c'est sûr qu'on a une représentation qui est québécoise. Donc, c'est sûr qu'il faut servir aussi les autres régions, que ce soit la Mauricie avec Trois-Rivières, que ce soit Québec avec la capitale nationale, Québec, que ça soit Sherbrooke, il faut au moins que les grands centres soient reliés par un transport électrique comme le monorail. Donc, je crois que c'était plus dans ce sens-là qu'on faisait notre recommandation.

M. Lemay : D'accord. Et puis, dans votre première présentation, vous mentionnez justement que la cible qui est fixée par le gouvernement est inadéquate puis qu'en réalité ça donnerait juste moins 26 % si on se fie à votre nouvelle cible.

Bon, ceci étant dit, c'est assez drastique, là, tu sais. Vous interdisez la fracturation, les nouvelles émissions. On regarde toute la série de recommandations, mais ça, ça coûte des sous si on applique votre programme, là. Ça fait que comment qu'on le finance, ce programme-là? Est-ce qu'on emprunte? On refille la facture aux générations futures? Tu sais, est-ce que vous avez réfléchi un peu à la contrepartie économique de vos propositions?

M. Tétreault (Jacques) : Écoutez, il y a plusieurs études qui démontrent que, si on n'agit pas tout de suite, ça va coûter beaucoup plus cher plus tard, hein, premièrement. Deuxièmement, investir pour creuser des puits à Anticosti ou en Gaspésie ou investir dans des infrastructures électriques, je pense que poser la question, on y répond, là. C'est un investissement qui est beaucoup plus porteur d'avenir, qui est un porteur... qui est beaucoup plus porteur au niveau d'une société. Quand on investit dans une efficacité énergétique, quand on investit dans l'hydroélectricité, là où on excelle, plutôt que d'investir dans des recherches d'hydrocarbures, où on sait que c'est une ressource qui va avoir une fin, qui nous amène à un cul-de-sac environnemental... Ça fait que je comprends bien votre question d'essence, mais l'argent, ça dépend beaucoup comment on la voit à court ou moyen ou long terme.

M. Lemay : Oui, allez-y. Vous vouliez faire un complément d'information.

M. Brullemans (Marc) : Oui, simplement aussi ajouter qu'il existe aussi des sources de revenus qu'on a peut-être un peu laissées, comme on parle d'évasion fiscale. Je crois que, ce côté-là aussi il y a moyen de récupérer des sommes, revoir peut-être des plafonds d'imposition, etc. Je crois qu'on a encore, en tout cas, jusqu'à l'heure actuelle, on a encore des capitaux possibles.

M. Lemay : Alors, assurément que j'aimerais pouvoir discuter avec vous plus longuement. Donc, on regardera ça. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Masson. Merci, messieurs, pour votre présentation, la contribution à nos travaux.

La commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures cet après-midi.

(Suspension de la séance à 12 h 58)

(Reprise à 15 h 9)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le document de consultation intitulé *Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030*.

Cet après-midi, nous débiterons avec le Front commun québécois pour une gestion écologique des déchets. Nous poursuivrons avec la Coalition Zéro Émission Québec et nous terminerons avec le Centre international de référence sur le cycle de vie des produits, procédés et services, Québec.

Alors, bienvenue à nos premiers invités du Front commun québécois pour une gestion écologique des déchets. Vous avez une dizaine de minutes pour faire votre exposé. Nous aurons par la suite une période d'échange avec les membres de la commission. Je vous demanderais de vous nommer et de nommer la personne qui vous accompagne pour les fins de l'enregistrement. Vous avez la parole.

Front commun québécois pour une gestion écologique des déchets (FCQGED)

M. Ménard (Karel) : Oui. Bien, merci, M. le Président. M. le ministre, Mmes et MM. les députés, bonjour. Je me nomme Karel Ménard, je suis directeur général du Front commun québécois pour une gestion écologique des déchets, et je suis accompagné de Mme Alice Carvalho, responsable des communications à l'organisme.

• (15 h 10) •

Donc, nous allons débiter tout de suite la présentation de ce mémoire, tout d'abord vous présenter brièvement le front commun. Je sais que ce n'est peut-être pas très populaire, le nom, mais c'est notre nom, de notre organisme. Notre organisme est un organisme environnemental qui commence sa 25^e année. On est spécialisés dans le domaine de la gestion écologique des déchets et on a été très actifs au cours des 20 dernières années et, en fait, on a contribué à alimenter le gouvernement, les gouvernements successifs, pour la mise en place de politiques québécoises de gestion des matières résiduelles, celle qui est en cours actuellement notamment, et nous siégeons pratiquement à tous les comités existants du gouvernement sur la gestion des matières résiduelles, comité de RECYC-QUÉBEC ou du Bureau de normalisation du Québec notamment.

Donc, pour commencer, pour entrer dans le vif du sujet, bon, je vais vous citer le document de consultation, parce que ça nous concerne directement. Il est dit que, «en raison de l'intervention du gouvernement dans ce secteur — le secteur des matières résiduelles — depuis de nombreuses années, une grande part du potentiel de réduction a déjà été réalisée ou le sera au cours des prochaines années». Donc, au niveau des matières résiduelles, au niveau des émissions de gaz à effet de serre, je ne veux pas dire que le travail est fait, mais il est en très bonne voie. Et, si je peux me permettre, c'est que, s'il est en très bonne voie, c'est qu'il y avait un mouvement environnemental fort qui a toujours poussé pour que des mesures efficaces et fortes soient mises de l'avant et c'est ce qui a été fait par les gouvernements successifs, dont le présent gouvernement notamment avec l'intention de bannir les matières organiques d'élimination en 2022, maintenant, mais c'est toujours une mesure très efficace pour la réduction de gaz à effet de serre.

Aussi, beaucoup de mesures qui ont été mises dans différents programmes, lois, politiques pour travailler au niveau des trois R, réduction, réutilisation, recyclage. Donc, au niveau des matières résiduelles, beaucoup de choses ont été faites notamment aussi avec le règlement sur l'enfouissement et l'incinération des matières résiduelles, qui interdit maintenant l'émission de méthane des lieux d'enfouissement technique, qu'il faut les capter et les détruire. Donc, beaucoup de travail qui a été fait, mais aussi ça veut dire que derrière, il y a des gens qui étaient là pour que les changements arrivent.

Maintenant, si on lie les gaz à effet de serre et la gestion des matières résiduelles, je travaille au niveau des matières résiduelles, donc je vais vous parler davantage de cet aspect-là, oui, on essaie de travailler au niveau de la réduction des GES, mais on s'est vraiment posé : D'où viennent ces GES et pourquoi on crée tant de GES? En fait, ils sont directement reliés à notre mode de consommation, c'est-à-dire, on consomme trop, ça je le vis tous les jours parce que moi, je travaille dans les poubelles, mais je vois qu'avant de devenir une poubelle c'est un bien de consommation. Donc, on consomme énormément. Tout le transport que l'on voit sur nos routes, en fait, c'est pour soit transporter des personnes ou aussi transporter des biens ou des ressources afin de produire des biens de consommation. Donc, ça serait bien peut-être aussi d'avoir cet angle-là qu'on veut s'attaquer aux GES, non pas toujours travailler en aval, mais aussi en amont, c'est-à-dire au niveau des sources, en fait, de la production des gaz à effet de serre, donc, au niveau de la consommation. Très important.

On a un dicton qui dit : Vaut mieux... Un dicton, en fait, un principe qui dit : Vaut mieux éviter un problème que de tenter de le résoudre. C'est-à-dire un homme sage va essayer d'éviter un problème, tandis qu'un homme intelligent va essayer de le résoudre. Donc, nous, on travaille toujours dans l'optique d'éviter un problème plutôt que de le résoudre, parce que c'est plus facile à régler dans ce sens-là. Donc, travailler à la source.

Travailler à la source, qu'est-ce que ça veut dire? Ça ne veut pas dire opter pour la décroissance. On n'a jamais été des fanatiques de la décroissance. C'est simplement se développer autrement et c'est tout à fait possible. En ce moment, il émerge, et c'est dans le milieu depuis des dizaines d'années, mais on en parle de plus en plus, notamment de l'économie circulaire. Et ça, ça englobe, par exemple, l'économie des services, de fonctionnalité ou de partage ou encore d'écologie industrielle, des concepts à la mode, mais qui sont aussi très porteurs. Ça sous-tend aussi des concepts comme l'écoconception, je suis sûr que des gens vous en ont parlé lors de cette commission, ou d'autres, mais l'écoconception, c'est beaucoup plus qu'un concept intéressant ou à la mode, il faut vraiment, vraiment axer là-dessus si on veut réduire en bout de ligne les gaz à effet de serre qui seraient émis par les transports ou par la consommation des biens.

Plus directement, en lien avec la gestion des matières recyclables, au niveau des gaz à effet de serre, je viens de parler de l'économie circulaire. C'est un concept qui est séduisant, à la mode, on en parle beaucoup, mais, au Québec, si on associe ça à l'économie... pas à l'économie, mais au niveau de la récupération des matières recyclables, on a encore beaucoup de travail à faire, c'est-à-dire on récupère beaucoup au Québec, on est très forts au niveau de la récupération, mais peut-être beaucoup moins au niveau du recyclage. Récupération ne veut pas dire recyclage. Ce n'est pas parce que je récupère un bien qu'il va nécessairement être réutilisé ou recyclé. Souvent, on peut récupérer pour l'envoyer au dépotoir comme ça se passe pour certaines matières, ou, au Québec, ce qui se passe, c'est qu'on exporte plus de la moitié de nos matières que l'on récupère... de nos bacs de récupération domestiques, plus de la moitié sont exportés à l'étranger, notamment en Asie.

Pourquoi? Parce qu'on a toujours agi de façon réactive alors qu'on a l'occasion maintenant d'agir de façon proactive, développer vraiment une industrie du recyclage au Québec. On a laissé tomber nos entreprises qui faisaient du recyclage au Québec parce que c'était la loi du libre marché qui avait cours, alors qu'au contraire on devrait développer, avoir des mesures proactives et efficaces pour développer les entreprises pour le recyclage fait ici même, au Québec. Ça, c'est extrêmement important, si on parle d'économie circulaire, parce qu'actuellement, en fait, on subventionne, si on veut, l'exportation de nos ressources naturelles — matières recyclables, matières récupérées, c'est une ressource naturelle — que l'on importe sous forme de produit fini. Donc, la valeur ajoutée, ce n'est pas au Québec qu'on la rajoute, elle est rajoutée à l'étranger.

Au niveau de la récupération, qu'est-ce que ça peut vouloir dire si on veut vraiment développer une économie circulaire au niveau des matières recyclables? Par exemple, au niveau de la récupération : uniformiser les matières recyclables acceptées — ici, on va avoir un grand plan, mais, dans le mémoire, c'est peut-être un petit peu plus en détail, mais je peux noter notamment uniformiser les matières recyclables acceptées — imposer un contenu recyclé minimal dans certains biens de consommation recyclables ou réutilisables; ou choisir des modes de récupération qui favorisent véritablement la hiérarchie des RRRVE, réduction, réutilisation, recyclage, valorisation, élimination.

Au niveau des matières recyclables, on a toujours prôné... on a appelé ça une agence de commercialisation des matières recyclables, appelez-le comme vous voulez, appelez-le RECYC-QUÉBEC 2, ou RECYC-QUÉBEC Plus, ou n'importe comment, l'idée, c'est de développer véritablement une entité qui va prendre en charge ces matières recyclables, avoir un plan d'ensemble. Actuellement, on travaille trop en silo dans le domaine de la gestion des matières résiduelles.

Qu'est-ce que ça permettrait? Ça permettrait notamment de développer des marchés locaux et régionaux, de rationaliser l'offre pour le tri ou encore de centraliser le conditionnement pour certaines matières recyclables. On trouve que ce n'est pas nécessairement logique que chaque centre de tri veuille s'équiper des derniers équipements à la fine pointe de la technologie, alors qu'on pourrait simplement avoir quelques centres de tri spécialisés dans certaines matières, et ça serait beaucoup plus rationnel, et on ferait de plus grosses économies, et on développerait véritablement un marché, également.

Un bel exemple de ça, si on veut par exemple parler d'économie circulaire versus des matières résiduelles, je ne peux m'empêcher de parler de consignes publiques, de moderniser la consigne publique. Actuellement, on a l'occasion unique d'aller de l'avant et de démontrer que le Québec est véritablement un leader au niveau des matières résiduelles, mais aussi de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. La consigne publique est un système qui fonctionne très bien actuellement et qui pourrait fonctionner encore mieux et toujours de pair, en complémentarité avec la collecte sélective. Ce n'est pas en opposition à la collecte sélective, bien au contraire, les deux devraient fonctionner de pair.

La consigne n'est pas non plus en opposition au recyclage. La consigne est un mode de récupération comme l'est la collecte sélective. Donc, la consigne nous permet de faire tout ce qu'on veut avec les matières que l'on récupère; on parle notamment du verre, on peut le microniser, on peut faire des dalles écologiques avec du verre issu de la consigne. Donc, il n'y a aucune opposition ou antithèse entre les deux notions.

Juste vous rappeler qu'au niveau de la consigne publique actuellement, si on parle des plastiques — et ça, ça vient de RECYC-QUÉBEC — le taux de récupération et de recyclage des contenants consignés, parce qu'ils sont recyclés à 100 %, oscille autour de 75 %; la consigne, contenants consignés, 75 %.

Au niveau du gisement domestique, au niveau du plastique, toujours de RECYC-QUÉBEC, le plastique qui est récupéré, qui provient du gisement résidentiel est de 16 %. On parle toujours de 59 %, 60 % au niveau de la récupération, oui, parce que ça inclut le papier, la fibre. La fibre vient un petit peu gonfler, «booster» les chiffres au niveau de la récupération, mais, si on retire le plastique, on est à 16 % de valorisation. C'est dans le bilan de RECYC-QUÉBEC de 2012.

Donc, il faut moderniser la consigne. Pour nous, ça veut dire hausser le montant de la consigne, l'élargir aux contenants plutôt qu'au contenu, notamment pour les contenants d'aluminium, et aussi viser principalement deux types de boissons, les bouteilles d'eau et les bouteilles de vin et de spiritueux mis en vente par la Société des alcools du Québec.

Je vais aborder tout de suite un autre...

Le Président (M. Reid) : Il vous reste 30 secondes.

M. Ménard (Karel) : ... — O.K. — aborder un autre point au niveau des énergies, qu'on dit vertes ou renouvelables, à partir de matières résiduelles. Faites attention, parce que lorsqu'on... les déchets ne sont pas une ressource renouvelable. On vise leur réduction, non pas les transformer en carburant pour alimenter des usines ou des industries qui produisent des énergies vertes, quelles qu'elles soient. On a très peu d'information là-dessus, et souvent ces industries-là produisent plus de gaz à effet de serre que l'incinération ou le traitement... production d'énergie à partir du charbon, selon des études américaines, et il y en a eu très peu, des études indépendantes.

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Ménard (Karel) : Donc, il me reste juste à vous remercier du temps que vous m'avez alloué, et, si vous avez des questions, ça va nous faire plaisir d'y répondre. Merci.

Le Président (M. Reid) : Alors, vous pourrez continuer dans la période d'échange. Alors, nous procédons à la période d'échange, M. le ministre, vous avez la parole.

• (15 h 20) •

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Ménard, Mme Carvalho, merci pour votre présentation ainsi que votre mémoire. Premier sujet, vous parlez, vous avez mis beaucoup de temps à nous parler de l'importance de mettre sur pied une... bien, remettre sur pied, devrais-je dire, une industrie du recyclage. Concrètement, j'aimerais ça vous entendre davantage sur quelles mesures on devrait mettre en oeuvre, qu'est-ce qu'on devrait encourager comme comportement pour justement rebâtir cette industrie du recyclage au Québec, et peut-être aussi, en corollaire avec ça, l'impact justement sur les émissions... le lien, faire le lien entre ça et une réduction d'émission de GES.

M. Ménard (Karel) : Oui. Bien, une question très, très vaste, mais, en fait, la réponse la plus simple, c'est : il faut exercer un certain... premièrement, avoir un portrait net de ce qui se passe au niveau de la récupération et du recyclage au Québec, ce qui n'existe pas véritablement. On a des données sur ce qui est récupéré, mais, après ça, il n'y a aucune traçabilité des matières, donc on ne sait pas si la matière va effectivement être recyclée. Si oui, où et de quelle façon? Ça peut être en Asie pour faire de la valorisation énergétique ou ça peut être enfoui au Québec. Donc, si on avait ce genre d'information, ça pourrait déjà être une bonne source, là, pour faire des plans plus généraux.

Et, comme j'ai dit tantôt, c'est arrêter de travailler en silo. J'ai l'impression qu'au niveau de la gestion des matières résiduelles, notamment au niveau de la récupération, tout le monde travaille dans ses petites chasses gardées. Il y a très peu d'échange d'information malgré les comités qui sont mis en place, et ce serait bien qu'une bonne fois pour toutes quelqu'un prenne le leadership; je ne parle pas au niveau gouvernemental, mais il y a des instances qui existent, là, dans les sociétés d'État, pour mettre de l'avant des plans de développement. Et là c'est vraiment un petit peu à la va-comme-je-te-pousse, ça veut dire : Moi, je vais avoir le plus gros centre de tri qui soit, je vais avoir le plus gros territoire, et ainsi de suite.

La première mesure, c'est uniformiser les matières récupérées par bac de récupération. Ça semble simple, ça semble naïf, mais, encore aujourd'hui, en 2015, les gens sont mélangés et mettent à peu près n'importe quoi dans le bac de récupération. Donc, les matières se contaminent entre elles parce qu'il y a des matières qu'on met puis on pense qu'elles sont recyclables parce qu'il n'y a pas d'information, et finalement les centres de tri, ils font un très bon travail, mais ils font ce qu'ils peuvent. La première des choses, ça serait ça au niveau de l'uniformisation.

On a déjà la charte québécoise des matières recyclables, mais il devrait y avoir des moyens ou des incitatifs pour faire en sorte que toutes les MRC ou les territoires de planification l'adoptent et la mettent en application. Réaliser des campagnes de sensibilisation nationale : on ne le dira jamais assez, mais la qualité d'une matière qui sort d'un centre de tri va dépendre de la qualité de la matière qui rentre dans un centre de tri, et actuellement, comme je le dis, les gens mettent un petit peu n'importe quoi.

Aussi, une chose qui me semble importante, c'est avoir un organisme... tantôt, j'ai parlé d'agences de commercialisation, appelez-le comme vous voulez... mais qui chapeautent un petit peu ça pour gérer les stocks. Vous avez brièvement une liste, là, mais on a des documents qui sont plus élaborés. Gérer les stocks des centres de tri, garantir des prix minimums pour les matières... Vous savez, c'est cyclique, les crises du recyclage, c'est environ à tous les huit ans. On va en avoir une, là, bientôt, là. Il y a la Chine qui a son «green fence», là, qui limite, si on veut, l'importation de matières résiduelles, pas juste du Québec mais du monde. Au Québec, est-ce qu'on est préparés pour ça? Je ne crois pas, et ça fait huit ans, nous, qu'on dit : Il faut se préparer.

Il y a le Comité conjoint sur les matières recyclables qui a été mis en place par Mme Beauchamp à l'époque, mais il faudrait peut-être faire plus de mesures que simplement des comités où on se rencontre, et ainsi de suite. Il faut agir concrètement, et nous, on attend ça avec impatience.

Les mesures, les possibilités sont là, il faut simplement les appliquer et vraiment dire aux gens qu'il faut arrêter de travailler chacun pour soi dans sa cour. Ça veut dire, il faut avoir une vision globale, ça veut dire, ce qui se passe en Abitibi ou ce qui se passe en Gaspésie, c'est très, très relié. On ne peut pas laisser faire les gens, se développer en fonction des intérêts particuliers de tous et chacun, que ce soit public-privé ou PPP, peu importe. Il faut avoir une vision commune et avoir des mesures communes pour l'ensemble du Québec, ce qui semble, à mon sens, manquer un petit peu au niveau des matières recyclables si on parle juste de ça.

M. Heurtel : Vous avez parlé de la modernisation de la consigne. Dans ce contexte, dans le contexte bien particulier de nos travaux, encore une fois, je vous demanderais de faire le lien entre l'importance de moderniser la consigne, selon vous, et justement l'impact que ça aurait sur notre bilan d'émission de gaz à effet de serre.

M. Ménard (Karel) : Absolument. La plupart des contenants consignés sont les contenants en... ou non consignés, notamment d'eau, sont des contenants faits à base de plastique, de pétrole, qui sont... comme on le sait, là, qui proviennent de l'extérieur, et le pétrole... la production de plastique et son élimination produit énormément de gaz à effet de serre, et son transport, mais on ne parle pas au niveau de la consommation, mais seulement au niveau de l'extraction des matières premières. On pourrait régler un problème important.

Les chiffres sont somme toute difficiles à obtenir au niveau des GES émis lors de l'extraction pour faire des bouteilles, pour la mise en vente parce qu'on n'a pas le nombre exact de bouteilles mises en marché par... pour les bouteilles

d'eau — on l'a au niveau des contenants consignés, mais ceux qui ne le sont pas, si on modernise et on élargit — mais c'est sûr que ce serait des dizaines de milliers de tonnes de GES évitées, et le plastique pourrait être recyclé, c'est une matière qui est facilement recyclable. Donc, c'est une matière que tout le monde veut parce que, justement, elle est facile à recycler et elle peut être recyclée plusieurs fois, alors que, là, plus de la moitié des bouteilles d'eau que l'on consomme, notamment, si on parle des bouteilles d'eau, s'en va au dépotoir, et on parle environ entre 500 et 700 ou 800 millions de bouteilles d'eau par année qui sont jetées comme ça dans les dépotoirs. Donc, on en recycle une infime partie.

Tantôt, j'ai dit : 16 % du gisement. Et ce n'est pas des bouteilles, là, uniquement, mais c'est tout le plastique domiciliaire ou résidentiel, uniquement 16 % de ce qu'on génère à la maison qui est potentiellement recyclable est effectivement recyclé. 16 %, ce n'est même pas un cinquième. C'est très, très, très peu. La consigne est un moyen excessivement efficace pour inciter les gens à retourner les contenants consignés là où ils devraient être retournés et chaque contenant consigné est recyclé à 100 %. Parce qu'ils trient à la source dès le départ. Le citoyen actuellement le met dans une gobeuse, va le porter dans un centre de dépôt, un détaillant ou peu importe, et c'est recyclé à 100 %.

Au niveau du verre, bel exemple au niveau du verre, c'est-à-dire, le verre est recyclable à l'infini. Ça coûte très... bien, ça coûte très cher au niveau des émissions des GES d'extraire du sable, de transformer le sable en verre. Ça prend énormément d'énergie, alors que le verre peut simplement être fondu pour refaire du verre. Actuellement, la quasi-totalité du verre, quoiqu'on vous dise, est encore envoyée dans les lieux d'enfouissement techniques ou à l'incinération au Québec, parce que le verre actuellement récupéré par la collectivité municipale, dont les bouteilles de la SAQ, n'est pas recyclable tel quel. Il faut le décontaminer, et le décontaminer coûte beaucoup plus cher que la valeur du verre. Un verre propre décontaminé peut valoir jusqu'à 100 \$ la tonne. Et là il y a des marchés, il y a des recycleurs de verre au Québec qui importent du verre de l'étranger, du verre consigné, alors que le verre qu'on récupère au Québec s'en va au dépotoir. C'est une honte, je pense, et ça fait des années que ça dure, et ça devrait cesser. Il y a un grand débat qui tourne là-dessus. Mais pensez simplement, je reviens à votre question au niveau des GES, je veux dire, si le verre était envoyé chez les recycleurs au Québec sans passer par les centres de tri, il y aurait des économies énormes au niveau des émissions de gaz à effet de serre.

Recycler du verre prend beaucoup moins d'énergie que transformer du sable en verre pour faire des bouteilles ou pour faire de la laine minérale ou pour faire d'autres produits faits à base de verre. Donc, ce n'est pas seulement une question idéologique ou quoi que ce soit, c'est véritablement une question d'abord et avant tout économique et aussi d'abord et avant tout — en fait, je les mettrais presque à égalité — environnementale au niveau des émissions de GES. Envoyer du verre au dépotoir, c'est : on paie pour les récupérer, on paie pour le trier et on paie pour l'éliminer, ce qui est un non-sens à tous les points de vue, selon nous.

M. Heurtel : Parfait. Vous parlez qu'il y a un besoin important au niveau de l'information qu'on offre au public. Il faut faire davantage en termes de sensibilisation, en termes d'éducation. Là-dessus, j'aimerais encore vous donner la chance d'approfondir les moyens concrets, là. Qu'est-ce qu'on doit faire de plus en termes d'éducation, sensibilisation, information?

M. Ménard (Karel) : Bien, M. le ministre, vous avez devant vous des partenaires de choix pour faire de l'éducation, de la sensibilisation et de l'information auprès du public. C'est sûr que les groupes environnementaux, souvent, ils sont perçus comme étant des critiques, des chialeux, et ainsi de suite. Oui, des fois, on critique des politiques, quelles qu'elles soient, mais, en fait, on est pour un environnement plus sain. Puis, des fois, on est un petit peu, bon, trop critiques, mais ça, c'est une question de point de vue. Mais, en fait, les groupes environnementaux, quand j'ai d'entrée de jeu parlé des succès au niveau des matières résiduelles, c'est que, souvenez-vous dans les années... fin 80, Victoriaville, maintenant, qui s'appellent eux-mêmes le berceau du développement durable au Québec, c'est parce qu'il y avait un M. Normand Maurice avec les centres de tri CFER. C'est-à-dire que c'est des organismes communautaires qui se sont développés.

Donc, s'il y a eu tant de succès au niveau de la gestion des matières résiduelles, c'est parce qu'il y a eu des organismes communautaires qui ont fait de la sensibilisation, du porte-à-porte au niveau des élus locaux, régionaux et provinciaux. Donc, ce sont les meilleurs vecteurs pour faire de la sensibilisation, de l'éducation que le gouvernement pourrait trouver, pas juste au niveau des matières résiduelles, mais, comme on dit dans le mémoire, au niveau des secteurs directement générateurs de GES : au niveau du bâtiment, au niveau du transport, au niveau de la consommation.

Les groupes, c'est-à-dire, on ne devrait pas minimiser leur impact. Et je trouve que malheureusement, depuis des années, et même au niveau du ministère de l'Environnement... Si son budget se réduit comme une peau de chagrin... Il a perdu 5 % l'année passée alors qu'au contraire son budget devrait doubler, quadrupler en fait pour pouvoir réaliser les plans qu'il met en vigueur. Et les organismes environnementaux, mais je parle... je prêche pour ma paroisse, là, on s'entend, mais devraient faire partie de cette équation-là si on parle d'éducation, sensibilisation, éducation.

Ce sont les meilleures personnes sur le terrain pour faire changer les choses. Et la gestion des matières résiduelles le prouve. S'il n'y avait pas eu de groupes environnementaux dans le domaine de la gestion des matières résiduelles dans les années 80 ou 90, il y aurait pas, j'en suis convaincu, de politique actuellement, pas de programme pour bannir les matières organiques de l'élimination, pas de politique ou de règlement efficace, selon nous. On a des réglementations peut-être les plus proactives à travers de la planète au niveau de l'élimination au Québec parce qu'il y a toujours eu des organismes qui ont poussé dans ce sens-là, et ça, il ne faut pas non plus faire en sorte que ça disparaisse.

M. Heurtel : Merci, beaucoup. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous passons maintenant à l'opposition officielle. M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, j'aimerais remercier le Front commun québécois pour une gestion écologique des déchets d'être présent avec nous. Merci à vous deux d'être aussi dynamiques autour de cette table de discussion en ce qui concerne notre cible de réduction d'émission de gaz à effet de serre pour les prochaines années.

D'entrée de jeu, j'ai compris que vous étiez motivés par la cible proposée dans le cahier de consultations, le 37,5 % vous satisfait, à la lueur, là, du message que j'ai reçu. Est-ce que c'est une cible ambitieuse qui est audacieuse, trop optimiste ou très prudente? Je voudrais vous entendre un peu plus sur celle-ci.

• (15 h 30) •

M. Ménard (Karel) : En fait, honnêtement, on s'est concertés... Bien, en fait, moi, j'ai concerté les autres organismes environnementaux, parce que les gaz à effet de serre, au niveau macro, ne sont pas nécessairement notre dossier. Mais, on est honnête avec nous, mais ça fait consensus, si on veut, là, à peu de choses près, au sein de la communauté environnementale. Donc, oui, on est d'accord avec ça.

Mais moi, je le vis au niveau de la gestion des matières résiduelles. On a des objectifs très élevés qu'on n'a jamais atteints. Et des fois qu'on régresse à certains égards. L'idée, c'est de ne pas les perdre de vue, ça veut dire avoir les objectifs les plus ambitieux qui soient et se mettre les... Avoir les ambitions de nos moyens et aussi les moyens de nos ambitions, ça veut dire vraiment se donner toutes les chances de notre côté. Ça veut dire... Un objectif, pour moi, c'est une vision un petit peu personnelle, c'est une cible un petit peu... et là, peut-être, je vais sur un terrain glissant, mais abstrait, ça veut dire, l'idée, c'est d'avoir toujours un objectif le plus élevé qui soit et tout faire pour l'obtenir.

Si on réalise qu'on va l'atteindre d'ici 10 ans, bien, il faut hausser l'objectif. Et, si on trouve qu'on ne l'atteint pas ou on ne l'atteindra pas, bien, il faut redoubler d'ardeur. Donc, pour moi, c'est vraiment une jauge pour voir de quelle façon on doit travailler. Si vraiment on y croit, l'objectif devrait être de 50 % ou de 60 %. En fait, l'objectif, c'est... On le dit, on est la dernière génération. Et là où il faut le prendre au sérieux, le premier ministre l'a dit, le ministre l'a dit, tout le monde l'a dit, on est véritablement certainement la dernière génération qui pouvons travailler ou faire quelque chose de concret pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Donc, ce n'est pas du... On ne parle pas dans le néant, c'est-à-dire, il faut être sérieux lorsqu'on parle de ça, dire : L'objectif, pour moi, s'il était de 50 %, je serais d'accord, s'il est de 37 %, c'est merveilleux, ça veut dire, on va aller de l'avant avec ça. Et, si on trouve que c'est trop faible, bien, il faudrait l'augmenter plus tard, dans quelques années, parce qu'on parle aussi qu'il faut avoir des cibles intermédiaires, ça veut dire faire une espèce de bilan dans cinq ans, en 2020 ou 2022, voir est-ce qu'on est loin ou près de la cible, c'est-à-dire, il faut se réajuster, c'est-à-dire, ce n'est pas non plus un absolu à atteindre, mais il faut vraiment que ça soit un objectif ambitieux, et vraiment travailler là-dessus. Donc, oui, on est satisfaits avec l'objectif tel que mentionné dans le document de consultation.

M. Traversy : ...ça précise beaucoup votre pensée, et, en plus, bien, je vois que vous êtes ouvert à toute amélioration, encore plus audacieuse, mais que vous êtes satisfaits de ce qui a été proposé.

Vous parlez donc d'avoir de l'ambition, mais aussi les moyens de nos ambitions, c'est quelque chose d'important dans votre discours. Pour parvenir, justement, à mettre en oeuvre toutes les alternatives, les incitatifs, les propositions, on va en parler dans quelques minutes, de certaines que vous nous avez lancées dans votre présentation. Ça prend donc des sous; ces sous-là, est-ce que vous les voyez venir du Fonds vert? Est-ce que ça va être suffisant? Est-ce que vous pensez que le ministre de l'Environnement devrait penser à revoir le financement des groupes qui sont en lien avec justement, là, cette mission de diminuer l'émission des gaz à effet de serre ou qui pourraient y contribuer? J'aimerais juste vous entendre un peu plus sur la provenance de ces moyens-là et si, encore là, à votre avis, ils sont suffisants ou pas assez, si vous êtes optimistes ou si vous êtes inquiets de la suite des choses.

M. Ménard (Karel) : Non, moi, je suis toujours d'un éternel optimisme. La provenance des sous... En fait, ce n'est pas une question uniquement du ministère de l'Environnement, ça veut dire, c'est... chaque ministère devrait être impliqué dans la lutte pour la réduction des émissions des gaz à effet de serre. Donc, ce n'est pas uniquement... Et surtout que le ministère de l'Environnement, son budget, il décroît d'année en année, donc chaque ministère devrait contribuer. On dit que c'est une problématique transversale.

Tantôt, je parlais de travailler en silo au niveau des matières résiduelles, il faut arrêter de travailler en silo. Au niveau des GES, c'est la même chose, on ne devrait pas laisser le ministère de l'Environnement. Non pas parce qu'il... parce que tout seul, il ne sera pas capable de le faire. Il faut impliquer l'économie, il faut impliquer les transports, il faut impliquer le ministère de l'Industrie, il faut impliquer le MAPAQ, il faut impliquer... Il faut impliquer l'ensemble des ministères. Ça ne relève plus uniquement du ministère de l'Environnement. Le ministère de l'Environnement devrait gérer ça, chapeauter ça, c'est lui qui a le plus de compétences, mais, en fait, chaque ministère devrait être à l'écoute et répondre aux besoins du ministère de l'Environnement. Et c'est pour ça qu'on dit que le ministère de l'Environnement devrait avoir davantage de moyens.

D'où proviendraient ces sous? Je suis sûr que vous avez ici 36 000 propositions pour écofiscalité. On a aussi des documents sur l'écofiscalité reliés à la gestion des matières résiduelles, mais on n'aime pas trop parler de taxes, surtout en ce moment-ci, mais des moyens financiers existent. Et, si vraiment on croit que c'est une problématique très sérieuse, les sous, on va les trouver, c'est-à-dire, pour moi, ce n'est pas un problème d'argent. Et, bien sûr, les groupes, il faudrait les financer, mais pas uniquement ceux qui travaillent au niveau de la réduction des gaz à effet de serre. En fait, tout est interlié, c'est-à-dire, si vous financez juste ceux qui travaillent dans les réductions des GES, mais pas ceux qui travaillent au niveau de l'eau, si vous allez... c'est un coup d'épée dans l'eau. Ça veut dire, il faut avoir une vision plus holistique, si on veut, plus large, plus générale. Arrêtons de travailler en silo, c'est une problématique qui touche tout le monde, et on est les seuls actuellement, nous tous, en tant que... on n'a peut-être 20 ou 30 ans pour encore faire quelque chose d'efficace, après ça, là, on va frapper un mur, comme M. Couillard a dit, là, peut-être de façon plus polie, là, mais on va...

M. Traversy : Je sens la fougue dans votre intervention, puis c'est vrai que vous avez beaucoup d'optimisme dans la façon dont vous articulez les choses, et ça fait du bien, c'est rafraîchissant. C'est certain que, par le passé, de votre expérience... et ce n'est pas la première fois que le Québec se dote d'une cible à atteindre, puis, bon, certains sont venus autour de cette table nous dire à quel point, bon, au niveau des dépenses pour y parvenir, il y avait une cadence qui n'était peut-être pas aussi rapide que ce que certains auraient souhaité, ou que, bon, les moyens concrets ou les incitatifs mis en place pour essayer d'atteindre, exemple, celle de 2020, qui n'est pas encore, bon, demain, mais qui s'en vient à grands pas, étaient insuffisants. Donc là, on parle de 2030, je voulais voir, puisque vous m'aviez ouvert la porte sur les moyens, si vous aviez une inquiétude à ce niveau-là. Je vois que vous n'en avez pas beaucoup, vous êtes très optimistes et, en même temps, vous voyez l'importance du message et vous avez confiance, là, pour la suite, et j'entends ce que vous me dites.

M. Ménard (Karel) : Je ne suis pas ici pour critiquer, dire que... Je dis : S'il y a une chose que vous devez retenir, c'est que la situation est urgente, et qu'on doit prendre ça au sérieux. Mon message passe ou aura passé, si vous retenez ça, le reste va en découler.

M. Traversy : C'est parfait. Et surtout ce que vous dites dans votre message, au-delà des moyens, puis ça, ça fait plaisir de ne pas juste parler d'argent, vous avez raison, c'est de voir la problématique de façon transversale, vous dites que ça touche, bon, à tous les ministères, que c'est, bon, quelque chose qui mobilise dans un sens beaucoup plus large.

J'aimerais vous entendre sur une proposition que vous avez mentionnée, qui est celle de l'économie circulaire. La France a adopté une loi sur la transition énergétique, là, pour une croissance verte qui met, entre autres, en valeur, là, certaines économies circulaires. Est-ce que vous pensez que le Québec devrait adopter une loi similaire pour favoriser une telle stratégie? Est-ce que vous pensez qu'il y a des comparatifs au niveau international auxquels le gouvernement du Québec pourrait s'inspirer?

M. Ménard (Karel) : Absolument, de toute façon, je crois qu'on n'aura pas le choix, ça veut dire, on ne peut pas continuer à se développer de la façon dont on se développe, c'est-à-dire, tout le monde, on marche un petit peu à tâtons. On le voit bien, c'est-à-dire, on est rendus, pour extraire nos ressources, aller à l'étranger, on est rendus aussi, pour la transformation de nos ressources, à l'étranger. C'est-à-dire, ici, c'est un petit peu l'effet trou de beigne, ça veut dire, on devient de plus en plus exsangues, il faut trouver des façons de faire. Peut-être que la façon de se développer, ce n'est pas non plus nécessairement juste une économie de marché d'offre et de demande, mais peut-être beaucoup plus une économie de services, et que l'économie circulaire, c'est davantage ça.

Lorsqu'on parle d'économie de fonctionnalité, il y a un exemple que je trouve assez frappant et assez visuel, c'est-à-dire, on n'achète plus des pneus... il y a certaines compagnies qui ne vendent plus... Michelin, notamment, ne vend plus de pneus, mais elle vend du kilométrage, c'est-à-dire, vous achetez du kilométrage, 100 000 kilomètres, peu importe le pneu que vous avez, s'il est usé ou pas, la compagnie vous le change parce que vous n'avez pas atteint le 100 000 kilomètres, ça veut dire... et ensuite le pneu est ressemelé, retapé pour être réutilisé, si on veut. Donc, ce n'est pas l'objet en tant que tel qui fait l'objet du service ou la transaction monétaire, c'est vraiment le service. Et, au Québec, on a laissé tomber ça, ça veut dire qu'il n'y a plus vraiment de réparateur et, lorsqu'on parle des conceptions, c'était extrêmement lié, c'est-à-dire les produits durables, réparables, et ainsi de suite. Donc, c'est pour ça qu'il faut arrêter de travailler en silo et faire du cas par cas, mais avoir une vision beaucoup plus générale.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous allons passer maintenant au deuxième groupe d'opposition. M. le député de... Borduas. On a perdu l'habitude, là, hein?

M. Jolin-Barrette : Oui, merci, M. le Président. Ça faisait un bout que j'étais venu à cette commission. Madame, monsieur, bonjour. Merci beaucoup pour votre contribution aux travaux de la commission. D'entrée de jeu, j'aimerais revenir sur la question de la consigne. Donc, il y a vraiment un débat au Québec présentement entre les proconsignes et les anticonsignes. On vise notamment les bouteilles de vin de la SAQ, on vise les bouteilles de plastique. Il y a même certains groupes qui souhaiteraient que la consigne qui établit... sur les canettes d'aluminium soit supprimée, que ça s'en aille dans le bac, tout ça. C'est un grand débat.

Vous avez mentionné tout à l'heure que, si on consignait davantage, il y aurait un impact sur, en fait, la réduction des émissions. Ceux qui sont contre la consigne vont dire le contraire, notamment en raison du transport supplémentaire, des véhicules qui vont être chargés... d'aller chercher les bouteilles de vin dans les différentes régions, d'amener au centre de dépôt. Qu'est-ce que vous répondez à ça? Quel est votre argumentaire?

• (15 h 40) •

M. Ménard (Karel) : Comme ils nous disent à nous, c'est-à-dire qu'ils leur montrent leur étude. C'est-à-dire, moi, qu'on ne vienne pas me faire croire que mettre une bouteille de verre dans un bac de récupération, c'est-à-dire pour laquelle il y a eu du transport de camion qui est passé devant toutes les maisons du Québec, comme il se plaît à le dire, c'est-à-dire qu'il n'éteint pas le moteur, le camion continue à rouler, qui va au centre de tri, du centre de tri qui va non pas chez un conditionneur ou un recycleur, mais dans un lieu d'enfouissement technique, alors qu'il pourrait facilement être recyclé chez un recycleur en évitant la production de gaz à effet de serre, que cette bouteille-là, en allant au dépotoir, va être une économie au niveau de la réduction des gaz à effet de serre, j'ai beaucoup de mal à le croire. C'est-à-dire, non seulement c'est une perte monétaire, c'est une perte aussi environnementale, c'est une perte de ressources. On paie pour envoyer une matière au dépotoir. Ce n'est pas une matière résiduelle qui n'a plus de vie utile, au contraire.

C'est-à-dire qu'ils leur montrent les chiffres. C'est-à-dire, oui, ils font des extrapolations avec de fameuses études qui sont sorties dernièrement, mais c'est des polaroids d'une situation très, très particulière et dont les scénarios peuvent changer, dépendamment de ce qu'on met dans la bête. Mais j'ai vraiment du mal à le croire.

La consigne, c'est de démontrer les pays actuellement... Les pays européens reviennent vers la consigne. L'ensemble des provinces canadiennes ont la consigne et aussi la collecte sélective. Donc, ce n'est pas pro et anti, on n'est pas anticollecte sélective; au contraire, on est pour la modernisation des centres de tri d'une façon, là, raisonnée et raisonnable, mais aussi pour la modernisation de la consigne. On n'est pas antiquidquo chose, alors que, eux, tout ce qu'ils veulent, c'est certain, c'est l'abolition de la consigne pour avoir la ressource aluminium chez certaines entreprises, certains particuliers. Ça a une valeur monétaire extrêmement élevée, l'aluminium. C'est ça, le fin fond de l'histoire. Oui, les bouteilles de vin, c'est extrêmement important également, mais ceux qui viennent vous dire que la consigne va créer tel ou tel problème, c'est parce qu'en bout de ligne c'est pour des intérêts particuliers de certains groupes. Donc, il n'y a aucun gain à abolir la consigne, loin de là. Ce serait une perte à tous les points de vue.

M. Jolin-Barrette : Et puis, sur la question de la modernisation des centres de tri, une des problématiques qui est soulevée présentement, c'est le fait que les centres de tri ne sont pas nécessairement adaptés, que ça requerrait des investissements supplémentaires. Dans l'éventualité où le gouvernement décidait d'aller de l'avant avec son projet de consigner les bouteilles de vin, et tout ça, est-ce que vous croyez que l'État a son rôle à jouer là-dedans, notamment au niveau du financement de ces centres de tri là? Au niveau des débouchés également, c'est quoi, le message que le gouvernement doit envoyer?

M. Ménard (Karel) : Au niveau des débouchés, absolument que le gouvernement... au moins pour assurer la gestion, une coordination ou développer les marchés locaux. C'est-à-dire, s'il y a une consigne, il faut s'assurer également idéalement que la matière reste au Québec pour qu'elle puisse être transformée au Québec. Lorsqu'on parle d'économie circulaire, c'est ça. Si on consigne pour exporter la matière, tu sais, on n'aura pas tout gagné, là. C'est-à-dire qu'il faut travailler à ce que la matière soit récupérée pour être recyclée au Québec. Oui, il faut que les centres de tri soient modernisés, mais aussi d'une façon cohérente. Et ce n'est pas vrai que les matières, si elles étaient déconsignées... va améliorer la situation financière des centres de tri. Les centres de tri vont facturer aux municipalités; les municipalités, elles, seront remboursées pour les coûts nets de la collecte sélective.

Donc, qu'elles vendent des canettes d'aluminium, le chèque d'Éco Entreprises Québec va diminuer d'autant. C'est-à-dire que ce n'est pas vrai qu'il y a une plus-value pour les municipalités à ce que la consigne soit abolie; au contraire, la collecte sélective pour les municipalités doit se faire à coût nul, à zéro. Donc, qu'elle vende des canettes d'aluminium récoltées dans le bac de récupération ou qu'elle n'en vende pas, elle va se faire rembourser à 100 % les coûts nets de ses opérations.

Donc, il n'y a aucun bénéfice monétaire pour les municipalités. Le bénéfice que je vois, en fait, il n'y en a pratiquement aucun, en fait sinon aucun, si on déconsigne les canettes de boisson gazeuse, d'aluminium ou de plastique. Par contre, si on élargit la consigne — actuellement, on est environ à 75 % de retour — on devrait osciller entre 80 et 85 % de récupération et de recyclage. Chaque contenant consigné est recyclé à 100 %. Donc, là, faites l'équation.

Pour moi, ce n'est plus une option d'abolir la consigne; au contraire, il faudrait la maintenir, l'élargir et consigner des contenants qui sont problématiques actuellement : le verre, une problématique pour les centres de tri, et le plastique pour notamment la quantité faramineuse de bouteilles de plastique qui se retrouvent au dépotoir ou dans la nature comme dépôt sauvage. Donc, pour moi, ce n'est plus une option. Il faudrait que ça soit fait dans les délais les plus raisonnables.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, s'il vous reste du temps pour un commentaire, si vous voulez, mais quelques secondes.

M. Jolin-Barrette : Je vous remercie.

M. Ménard (Karel) : Merci à vous.

Le Président (M. Reid) : Alors, M. Ménard, Mme Carvalho...

(Consultation)

Le Président (M. Reid) : Ah! pardon. Excusez-moi. Vous n'étiez pas là ce matin, alors j'avais l'impression que vous n'étiez pas là après-midi. Alors, vous avez trois minutes, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Massé : Merci, M. le Président. Vous me voyez la plus heureuse de parler de consigne, considérant que, en matière de recyclage, vous l'avez bien démontré, je suis contente, une matière qu'on doit retourner l'extraire, on ne calcule jamais ça dans les émissions de GES, alors qu'une matière recyclée, qu'on prend et qu'on la recycle réellement, on le sait que ça exige moins de GES. En tout cas, vous l'avez démontré, je ne veux pas y revenir. Je veux juste vous dire que ça, j'ai l'impression que je prêche dans le désert et vous avez mis beaucoup de mots sur mes préoccupations.

J'étais heureuse de voir, dans votre mémoire aussi, que vous nous rappelez des choses aussi simples que la hiérarchie des 3RV. On l'oublie, hein, le premier R, c'est la réduction, et vous l'avez bien dit aussi, mais je suis contente qu'on se le rappelle, parce que, dans la société dans laquelle on est, on a rencontré des entrepreneurs, des industries qui, dans

le fond, disent : Produisons, produisons, produisons pour, comme ça, relancer l'économie, bla, bla, bla. Vous, vous nous dites : Oh! attention, il y a un enjeu. Et j'étais heureuse de voir réapparaître ça. En fait, puisque ça sera probablement votre dernière minute, qu'est-ce que vous avez d'autre à dire à cette commission que vous n'avez pas eu la chance de dire depuis le début de votre présentation?

M. Ménard (Karel) : Bien, vous avez cru remarquer que je parle un petit peu beaucoup.

Mme Massé : Mais, entre autres, vous n'aviez pas eu le temps de faire votre conclusion tantôt, dans la présentation.

M. Ménard (Karel) : Non, mais, en fait, au niveau de la Loi sur le développement durable, ça veut dire... Le respect de l'environnement ou le droit à l'environnement sain est vraiment en bas de la liste, là. Je l'ai quelque part dans mes notes, c'est dans le mémoire, mais peut-être qu'il faudrait que ça redevienne un droit fondamental, l'environnement, le droit à un environnement sain et à la santé. C'est-à-dire, ce n'est pas des mots, simplement, ça veut dire, on ne peut pas constamment continuer à se développer de la façon dont on le fait. On pourrait, mais on va frapper un mur. Je crois que c'est ça, l'expression employée par M. Couillard.

Donc, il faut repenser nos développements, et je dis : Il ne faut pas arrêter de se développer, ce n'est pas ça l'idée, là, c'est-à-dire on n'est pas antidéveloppement. Au contraire, il faut repenser la façon dont on a toujours fait les choses. Ce n'est pas parce qu'on fait les choses depuis 50 ou 30 ans, ou ce n'est pas parce qu'on récupère de cette façon-là depuis 30 ans que c'est la bonne. Peut-être que ce serait le temps, et surtout aujourd'hui, de se poser et de dire : Bon, qu'est-ce qu'on fait de mieux ou comment on peut le faire mieux?

Mme Massé : Juste en terminant, je veux juste dire que je suis contente que vous rappelez que le mode de récupération, qu'il soit sous consigne ou collecte à la maison, il ne faut pas les opposer et je pense que les gens qui les opposent nous amènent dans une mauvaise voie pour les changements climatiques. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, Mme Carvalho, M. Ménard, merci beaucoup de votre contribution à nos travaux.

Je suspends la séance pendant quelques instants, le temps de laisser nos prochains invités prendre place.

(Suspension de la séance à 15 h 48)

(Reprise à 15 h 49)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Bien, je voudrais souhaiter la bienvenue à nos invités de la Coalition Zéro Émission Québec. Vous disposez de 10 minutes pour faire votre présentation. Par la suite, nous aurons une période d'échanges avec les membres de la commission. Je vous demanderais, pour les fins de l'enregistrement, de vous présenter et présenter la personne qui vous accompagne. Vous avez la parole.

Coalition Zéro Émission Québec

M. Langlois (Mario) : Bonjour. D'abord, merci de nous inviter à ces travaux. M. le ministre, MM., Mmes les députés.

La Coalition Zéro Émission Québec est heureuse de... Je vous présente... Mario Langlois, je suis vice-président de la coalition. Mon président me laisse parler en premier, je l'adore, donc, c'est François Bérubé, qui va parler les six dernières minutes. Je vais essayer d'être bref dans les quatre premières minutes.

• (15 h 50) •

Donc, la Coalition Zéro Émission Québec est heureuse de participer à la consultation menée par la Commission des transports et de l'environnement concernant la cible de réduction des GES pour 2030. La CZEQ est une association sans but lucratif qui regroupe des partenaires et des collaborateurs engagés à promouvoir l'adoption de normes zéro émission pour les véhicules de transport léger par le gouvernement du Québec. La CZEQ profite de l'occasion pour féliciter le gouvernement à l'annonce faite le 9 octobre dernier d'inclure l'adoption éventuelle de normes ZEV, zéro émission pour les véhicules, dans son plan d'action en électrification des transports 2015-2020. La CZEQ est d'accord avec la cible de réduction de GES proposée par le gouvernement et considère que l'objectif d'atteindre 100 000 véhicules électriques d'ici 2020 est une cible complémentaire qui contribuera à la réduction des émissions de GES de façon significative. La CZEQ souligne que l'adoption d'une norme ZEV est une mesure nécessaire à l'atteinte de cet objectif d'adoption des véhicules électriques et présente d'autres avantages d'ordre économique et social.

On veut parler brièvement de ces autres avantages d'ordre économique pour le consommateur. Les coûts d'utilisation d'un véhicule zéro émission sont réduits de près de huit fois par rapport à ceux d'un véhicule à essence. La diminution de l'importance de pétrole dans la province et l'enrichissement collectif par réinjection locale des économies dégagées, c'est-à-dire les capitaux d'importation servant au pétrole pour le Québec, sont d'environ 1,5 milliard de dollars par mois. Ces capitaux exportés représentent une perte nette annuelle pour la richesse du Québec. Plus les consommateurs de véhicules zéro émission seront nombreux, plus ces capitaux seront dirigés vers l'achat d'énergie électrique d'Hydro-Québec, et les économies seront réinjectées dans l'économie locale, l'augmentation du nombre... du choix de véhicules zéro émission

et la diminution de leur prix. Donc, une loi zéro émission permettrait... L'adoption des amendements législatifs qu'on propose permettrait une augmentation du choix de véhicules électriques, une diminution du prix des véhicules électriques et, pour le consommateur québécois, résultant de la concurrence ainsi que de l'accélération de l'évolution technologique.

L'utilisation d'une partie du surplus d'électricité d'Hydro-Québec, donc un plus grand nombre de voitures électriques sur les routes du Québec signifie une augmentation de demande d'électricité localement, car, en moyenne, c'est 15 kilowattheures consommés en plus quotidiennement par un propriétaire de véhicule électrique. La stimulation du développement technologique, c'est-à-dire le marché des véhicules électriques au Québec se développerait plus rapidement que dans les autres provinces ou dans les autres États américains n'ayant pas une norme zéro émission, ce qui encouragerait la recherche et le développement dans ce secteur et dans les secteurs connexes. Ce marché créera de nouveaux emplois de pointe.

Un avantage économique pour le système de santé également, c'est-à-dire la réduction de l'exposition des utilisateurs de véhicules électriques à des gaz émis dans leur environnement immédiat pourrait être substantielle, améliorant par conséquent leur santé et se traduisant par une réduction de l'utilisation du système de santé.

La réduction des émissions de GES, c'est un point évidemment important pour cette commission. Un consommateur qui remplace un véhicule à essence par un véhicule électrique réduit du jour au lendemain 100 % des GES qu'il produit pour l'utilisation de sa voiture. Là, il faut imaginer que 100 % pour une voiture, ça ne reste pas juste à 100 % pour une voiture parce que celui qui adopte un véhicule zéro émission, c'est-à-dire un véhicule électrique, l'impact qu'il a est direct sur sa famille, sur sa communauté, c'est-à-dire les enfants de ce consommateur-là qui conduit un véhicule zéro émission, un véhicule électrique, vont de toute évidence adopter les véhicules électriques dans le futur. Donc, il faut voir que cet impact-là va avoir un effet à très long terme. Une loi zéro émission, en accélérant le rythme d'adoption des véhicules électriques, contribuera à maximiser l'impact sur le bilan des GES de la province. Sans loi zéro émission, l'effet du parc de véhicules électriques sur les GES d'ici 2030 sera de l'ordre 0,8 mégatonne. Avec une loi zéro émission, en stimulant l'adoption des véhicules électriques... amènera l'impact à 3 mégatonnes de GES évitées. Donc, 20 % des objectifs globaux, qui sont de 15 mégatonnes.

Maintenant, brièvement, un survol des mesures législatives. Amender le règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules automobiles ou adopter un nouveau règlement en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement de façon à assujettir les constructeurs automobiles à l'obligation d'offrir sur le marché un certain nombre de véhicules à zéro émission de gaz d'échappement ou de véhicules s'y rapprochant en performance... Nous croyons qu'il est souhaitable que le Québec adopte ces normes zéro émission dans les prochains mois avec l'obligation à l'égard de chacun des manufacturiers automobiles d'offrir et de vendre sur le marché, pour les années modèles 2016 à 2018, un nombre de véhicules zéro émission équivalant à 4,5 % de leurs ventes annuelles respectives de voitures à énergie fossile. Ce pourcentage serait appelé à augmenter graduellement au fil des ans.

À l'instar de la législation californienne, les crédits zéro émission devraient être régulés par un système permettant la cession et la transmission de ces crédits entre manufacturiers, de manière à permettre aux constructeurs qui n'atteindraient pas leur quota de se conformer à la loi en achetant des crédits des constructeurs dépassant leur quota de crédits zéro émission.

Je passe maintenant la parole à mon collègue François.

M. Bérubé (François) : Merci, Mario. Bonjour à tous. Je vais enchaîner tout de suite parce que les minutes passent vite. Là, j'espère que vous aimez les chiffres, on va aller dans le détail parce que notre étude économique porte sur les finances de l'État, pas seulement sur les gaz à effet de serre, mais sur les finances de l'État.

Alors, pour nous, pour la Coalition Zéro Émission, zéro émission égal zéro impact sur les finances du Québec et plus de choix pour les Québécois. Alors, le contexte au Québec, on a 5 500 000 voitures. L'an passé, il s'est vendu plus de 420 000 voitures neuves en 2014 et seulement 3 300 véhicules électriques en 2014, donc ça ne représente même pas 1 %. Pour atteindre la cible de 100 000 voitures, qui a été spécifiée par le plan d'action du gouvernement, il faudrait que les ventes augmentent de plus de 50 % à chaque année pendant cinq ans, donc c'est une très grosse commande.

Comme vous le savez, 44 % des gaz à effet de serre proviennent du secteur du transport, et puis chaque tranche de 100 000 véhicules électriques permettrait d'éviter 275 000 tonnes de GES, selon l'EPA, qui est l'agence américaine de protection de l'environnement. On a utilisé la même méthode de calcul qui est éprouvée par les scientifiques.

Bon. Ici, il y a beaucoup de chiffres, disons qu'on va aller... Pendant la période des questions, ça va me faire plaisir d'approfondir. Disons, si vous prenez la dernière ligne, en 2030, alors c'est le mandat de la commission, là, d'évaluer si les cibles sont réalistes pour 2030, la cible de 37,5 %. Alors, nous, on prétend qu'en adoptant la loi zéro émission on va stimuler l'offre, on va stimuler la demande, et, en 2030, il y aurait 1 million de voitures électriques. Ça pourrait représenter 36 % des ventes annuelles.

Et puis 1 million de voitures électriques dans 15 ans, ça permettrait d'économiser 3 mégatonnes de GES. Donc, si la cible du gouvernement est de 15 mégatonnes pour l'ensemble du Québec, toutes les activités, l'agriculture, les industries, imaginez, juste en adoptant la loi zéro émission, en permettant le déploiement du véhicule électrique, on pourrait économiser 3 mégatonnes sur 15, donc c'est majeur. Mais, pour se réaliser, on croit que c'est absolument nécessaire d'avoir la loi zéro émission.

Alors, pourquoi une loi zéro émission? Actuellement, le problème majeur, c'est qu'il n'y a pas d'inventaire. Bien, écoutez, c'est de la théorie, je vais aller aux chiffres. Alors, c'est le résumé de notre étude : les recettes du gouvernement, avec les 100 000 voitures, pourraient être de 64 millions à cause de l'activité économique, la vente d'électricité à Hydro-Québec. Par contre, le manque à gagner en taxes sur les carburants serait de 51 millions. Alors, non seulement on serait à coût nul, nous, on prétend qu'il y aurait un gain pour l'État de 13 millions par tranche de 100 000 voitures électriques.

Ici, ça va me faire plaisir d'en discuter avec vous à la période des questions, le financement des rabais, on en parle beaucoup, le 8 000 \$ de rabais par véhicule électrique, on y reviendra.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Merci beaucoup. Alors, nous passons à la période d'échange du côté gouvernemental, M. le ministre.

• (16 heures) •

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs, merci pour votre présentation ainsi que votre mémoire. Bon, comme vous l'avez bien souligné avec notre annonce de politique d'électrification des transports, nous avons déclaré nos intentions d'adopter une norme de véhicules zéro émission. Donc, de ce côté-ci au moins de la table, vous prêchez déjà à des convertis. On a eu, durant nos travaux, une présentation de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, qui, eux, nous ont donné le signal contraire, c'est-à-dire qu'eux, selon eux, il n'est pas nécessaire de mettre en oeuvre une telle norme. Et ils nous ont présenté une série d'arguments basés sur le fait que, bon, finalement, c'est ça qui va augmenter l'utilisation des véhicules électriques et que finalement d'imposer une telle norme va créer pour les constructeurs, pour les concessionnaires, un désavantage économique important. Qu'est-ce que vous répondez à ce type d'argumentaire?

M. Langlois (Mario) : Les manufacturiers, en ce moment, dans un marché qui est beaucoup plus grand que celui du Québec, doivent se conformer à une norme zéro émission dans 10 États américains, qui représentent environ 28 % de tout le marché des voitures aux États-Unis. Au Québec, c'est, on pourrait dire, une pinotte, là, par rapport à tout ça. Il y a un très faible nombre de véhicules automobiles sur les routes du Québec par rapport à celui des Américains. C'est pour ça que nous, on prône que la loi zéro émission ou la norme zéro émission au Québec devrait s'arrimer le plus possible avec les normes zéro émission qui existent présentement en Californie et dans neuf autres États aux États-Unis.

Evidemment, quand on dit que ça prend plus d'argent du Fonds vert pour encourager les gens à avoir des véhicules électriques, ça prend plus d'éducation. C'est sûr que l'éducation, ça ne nuit pas, mais ce n'est pas ça qui va mettre des voitures dans les centres de vente au Québec. D'ailleurs, si vous prenez l'exemple d'un consommateur moyen qui veut s'acheter une Mazda3, qui va chez Mazda, dans un concessionnaire, pour demander : J'aimerais ça, m'acheter une Mazda3, et puis le vendeur lui dirait : Bien oui, il n'y a pas de problème, on va vous en vendre une, vous allez l'avoir dans neuf mois et vous n'êtes pas sûr d'avoir la couleur que vous allez avoir.

Bien, c'est ça, la réalité. Je ne pense pas que ce concessionnaire-là va vendre beaucoup de voitures. Et c'est ça, la réalité des voitures électriques en ce moment. C'est-à-dire qu'il y a des consommateurs qui se rendent et puis qu'il n'y a aucun moyen d'essayer les voitures chez les concessionnaires. Les vendeurs ne connaissent pas leurs voitures, et l'inventaire n'est tout simplement pas là. C'est-à-dire qu'on a le meilleur exemple : mon président, François, a dû attendre huit mois pour avoir sa Kia Soul électrique, et, malheureusement ou heureusement, parce que je la trouve très belle, sa voiture, mais elle n'est pas de la couleur qu'il aurait voulu avoir.

Donc, ça, c'est l'exemple exactement de dire : La demande est là, mais l'offre n'est pas là. Et, malgré qu'on a déjà perdu, selon notre point de vue, un an... où on aurait pu adopter une loi zéro émission il y a un an ou les normes zéro émission il y a un an, mais, à cause du lobby très fort des manufacturiers, je pense que ça a retardé d'un an. Et, pendant cette année-là, ils n'en ont même pas profité pour augmenter l'offre de véhicules électriques, ce qui aurait... Et puis qu'on ne vienne pas dire qu'il n'y a pas de demande. Le Québec est friand de voitures électriques. La moitié des véhicules électriques du Canada sont au Québec et il pourrait y en avoir beaucoup plus que ça s'il y avait plus de véhicules électriques disponibles chez les concessionnaires.

M. Heurtel : Un autre... Excusez, est-ce que vous vouliez ajouter?

M. Langlois (Mario) : Ça va.

M. Heurtel : Non? O.K. Un autre argument qu'on entend, bien... Puis ça nous permettrait peut-être d'approfondir les expériences justement en Californie puis dans les neuf autres États américains qui ont une norme véhicule zéro émission, c'est que, finalement, ces juridictions qui ont adopté une telle norme, bien ça n'a pas véritablement eu d'impact sur la vente de ce type de véhicule. C'est que même des juridictions qui n'ont pas telle norme vendent plus ou vendent autant. Alors, ça, c'est un argument qu'on entend également, là, pour nous décourager, adopter une telle norme. Qu'est-ce que vous répondez à ce type d'argument?

M. Langlois (Mario) : Je n'ai pas vu les chiffres qu'ils ont exposés pour tenir de tels propos, mais, selon ce que je connais, puis là c'est sous toute réserve de vérification, notre conclusion des chiffres des ventes, toutes proportions gardées, c'est-à-dire par État, nous amène à tirer la conclusion suivante : c'est que, dans tous les États où il y a une loi zéro émission, il y a au moins 0,1 % en véhicules électriques qui sont vendus dans ces États-là. Et, dans tous les États où il n'y a pas de loi zéro émission, c'est en bas de ce seuil de 0,1 %.

Donc, je ne sais pas où ils prennent les chiffres. Peut-être en chiffres absolus... ou plutôt en chiffres nets, mais si... toutes proportions gardées, si on regarde ça en pourcentage, ce n'est pas vrai qu'une loi zéro émission n'a pas un impact direct sur...

Et d'ailleurs c'est pour ça que la rareté se fait. Un véhicule électrique, au Québec, est plus rare au Québec qu'au Vermont parce qu'au Québec il n'y a pas de loi zéro émission et, au Vermont, il y en a une, donc les manufacturiers, ils ont tout intérêt à vendre là où il y a des lois zéro émission. Et ça siphonne finalement le marché. Les manufacturiers ont tous les intérêts du monde.

Et c'est un peu malheureux aussi pour les manufacturiers qui font un effort. Parce qu'il faut comprendre qu'il y a des manufacturiers qui font un réel effort pour produire, développer, faire de la recherche et offrir en nombre suffisant des véhicules électriques. Et ces manufacturiers-là sont pénalisés du fait qu'on n'ait pas de norme zéro émission ici, au Québec, du fait qu'ils font un effort et ils en vendent, malgré le fait qu'ils ne reçoivent pas de crédit zéro émission, comme s'il y avait une norme zéro émission au Québec.

Ils accumulent des crédits zéro émission dans les neuf, 10 juridictions aux États-Unis, ce qui leur permet de payer leurs recherches et leur développement, parce que les manufacturiers, aux États-Unis, qui ne réussissent pas à atteindre leurs quotas leur achètent des crédits zéro émission pour pouvoir se conformer aux lois dans ces États-là. Et malheureusement, au Québec, comme il n'y a pas de telle norme, ces manufacturiers-là paient la note.

M. Heurtel : Avez-vous réfléchi à quoi ressemblerait une éventuelle loi québécoise, c'est-à-dire, bon, est-ce que vous avez réfléchi, bon, si on prend le modèle californien, là, qui a été repris par les neuf autres juridictions américaines, on a, pendant une série d'années, des obligations au niveau de l'inventaire disponible. Alors, un pourcentage fixe de l'inventaire disponible doit être des VZE. Puis là, à un moment donné, un terme de trois, quatre ou cinq ans, bien là, ce n'est pas seulement le pourcentage d'inventaire, c'est le pourcentage de vente de véhicules. Alors, il y a comme une espère de transition. Et là, à partir d'un certain moment, on doit vendre... un minimum de pourcentage de son inventaire doit être des VZE.

Alors, est-ce que c'est le genre de modèle que vous préconiseriez ici? Un. Et, deux, avez-vous pensé à des pourcentages ou des années... de nombre d'années que ça serait juste les pourcentages d'inventaire, et après quelle période devrait-on passer à des pourcentages de vente?

• (16 h 10) •

M. Langlois (Mario) : Donc, on a réfléchi à ça, évidemment, et on pense que le Québec devrait coller le plus possible aux lois... aux normes existantes dans les États, évidemment, avec certaines distinctions à faire. Coller le plus possible, pourquoi? Parce que les manufacturiers sont déjà habitués à se conformer à ces normes-là. Donc, ils ne pourraient pas venir critiquer une nouvelle norme au Québec, québécoise, qui serait tellement distincte de ce qu'ils sont habitués de respecter dans les autres États.

Ceci dit, le gouvernement pourrait inclure certains éléments propres à des préoccupations québécoises, par exemple, l'accumulation de crédits zéro émission. Un manufacturier qui produirait des voitures sur le sol québécois pourrait se voir attribuer un grand nombre de crédits zéro émission, et là ça deviendrait un genre de levier économique pour attirer de l'industrie au Québec. Donc, ça, on voit ça d'un bon oeil.

Aussi, un autre aspect qu'on considère qui devrait être distinct, c'est au niveau des crédits zéro émission qui sont accumulés pour la production ou pour la vente, ou l'inventaire des véhicules à hydrogène. Nous, on pense que les véhicules à hydrogène, c'est une technologie qui malheureusement ne fait rien pour le consommateur. C'est-à-dire, le consommateur qui réussit à changer d'un véhicule à combustion, un moteur à combustion, pour un véhicule zéro émission, s'il se défait du pétrole en se défaisant de sa voiture à essence, il ne se défait pas de sa dépendance parce qu'avec un véhicule à hydrogène, les manufacturiers vont créer une autre dépendance, c'est-à-dire...

En ce moment, le litre d'essence à 1,20 \$, il faut considérer que, pour parcourir la même distance avec un véhicule à hydrogène — qu'on n'a pas vu d'ailleurs sur nos routes, là — va coûter au bas mot, minimum 1,50 \$ pour parcourir la même distance que le consommateur actuel qui paie 1,20 \$.

Donc, on enlève une dépendance pour en créer une autre d'une part. Et, d'autre part, c'est pour ça qu'on émet l'idée d'attribuer moins de crédits zéro émission dans une norme éventuelle québécoise à ceux qui produiraient des voitures qui sont moins efficaces énergétiquement. Donc, on sait que les voitures à hydrogène sont moins efficaces énergétiquement parce qu'il faut produire l'hydrogène pour pouvoir la mettre dans la voiture, et, l'hydrogène, dans la voiture, ce qu'elle fait, c'est qu'elle charge une batterie pour faire fonctionner un moteur électrique, alors qu'on pourrait tout simplement avoir une plus grosse batterie dans ce véhicule-là et prendre l'énergie qu'on a à la maison pour la mettre dans la batterie, et ça suffirait. On éliminerait tout l'aspect production d'hydrogène, on éliminerait le transport, la sécurité ou l'insécurité que ça pourrait apporter, et un réseau de distribution qui serait élargi tout en demandant le gros prix aux consommateurs.

M. Heurtel : Avez-vous...

M. Bérubé (François) : Excusez.

M. Heurtel : Pardon.

M. Bérubé (François) : Excusez-moi, je voudrais ajouter...

M. Heurtel : Il me reste combien de temps?

Le Président (M. Reid) : Il reste deux minutes, à peu près.

Une voix : Oui, allez-y.

M. Heurtel : Non, non, mais très rapidement, s'il vous plaît.

M. Bérubé (François) : Bien, pour ajouter pour la loi. Dans notre mémoire, on mentionne que le pourcentage pourrait être de 4,5 % des voitures vendues, neuves. Donc, si on en a vendu 400 000 l'an passé, disons 5 %, on va faire des chiffres ronds, ça fait 20 000 voitures. C'est un seuil qui est facilement atteignable. Alors, 20 000 fois cinq ans, on arrive à 100 000, exactement votre cible du plan d'action.

M. Heurtel : Parfait. Ma dernière question, rapidement, par rapport à l'Ontario, parce que, vous savez, on est partenaires dans le marché du carbone, l'Ontario se joindra à nous l'année prochaine. Je voudrais voir... Bon, ils ont une industrie, évidemment, ils produisent plus d'autos que le Michigan, en Ontario. Alors, j'aimerais ça... Est-ce que vous avez des pourparlers avec peut-être des associations comme la vôtre, des organisations comme la vôtre en Ontario? Quel est le sentiment de la possibilité d'avoir quelque chose de plus collaboratif? Parce que les fabricants, puis les consommateurs, puis tout le monde qui est impliqué aiment ça quand il y a des réglementations qui traversent des juridictions, c'est plus simple, c'est plus facile. Alors, votre sentiment par rapport à l'Ontario?

M. Bérubé (François) : Bien, je pense que c'est important que l'Ontario aussi embarque, mais malheureusement on n'a pas de ressource pour avoir ces pourparlers-là. On aurait souhaité pouvoir le faire, mais vous allez... Bien, vous savez sans doute que la coalition, on est tous des bénévoles, il n'y a personne qui est payé chez nous. On est tous des bénévoles, des professionnels qui travaillons pour la coalition parce qu'on pense que c'est bon pour les Québécoises, les Québécois et le Québec. On n'a rien d'autre comme intérêt en arrière. Donc, malheureusement, on n'a pas les ressources pour approcher, mais c'est quelque chose qu'on souhaite faire dans la prochaine année, certainement, d'approcher des organismes comme le nôtre. Je ne pense pas qu'il en existe, mais il y a d'autres organismes, d'autres associations de propriétaires de véhicules électriques, qui sont à Toronto principalement et qui pourraient possiblement faire le même travail d'éducation et de promotion.

M. Heurtel : Merci.

Le Président (M. Reid) : Alors, merci. Nous passons maintenant à l'opposition officielle. M. le député de Terrebonne, vous avez la parole.

M. Traversy : Merci beaucoup, M. le Président. J'aimerais remercier les membres de la Coalition Zéro Émission Québec d'être avec nous aujourd'hui pour nous proposer leurs solutions afin d'accélérer, là, notre diminution de gaz à effet de serre au cours des prochaines années et atteindre la cible que se fixera le Québec, là, dans les prochains jours ou les prochaines semaines.

D'ailleurs, c'est sur cet aspect que je voulais m'entretenir avec vous pour débiter. De ce que je comprends, parce que vous avez tracé un tableau en expliquant ce que ça pouvait procurer comme économie de gaz à effet de serre, une loi zéro émission, donc, vous me parliez d'environ, sur les 15 mégatonnes, 3 mégatonnes seulement à elles seules, donc un aspect très positif.

Est-ce que cet objectif vous semble satisfaisant, de 37,5 %, ce qui est proposé dans le cahier de consultation? Est-ce que ça vous semble réaliste, optimiste, audacieux ou pas assez ambitieux? Je voudrais juste avoir au moins votre son de cloche, au-delà de tous les bienfaits évidemment que votre proposition amène, pour débiter.

M. Bérubé (François) : Oui. On pense que la cible est réaliste. Évidemment, nous, à la coalition, notre expertise est très pointue. Alors, on parle du transport léger, des véhicules électriques. On pense que notre cible de 3 mégatonnes est atteignable avec la loi zéro émission. Alors, si on fait un calcul rapide, c'est 15 mégatonnes, la cible qu'il faut atteindre en 2020-2030. Alors, si on dit que le transport léger représente 50 % du secteur du transport, donc c'est la moitié de la moitié de 15 mégatonnes. Je ne veux pas vous perdre avec les calculs, mais on arrive environ à 3,5 mégatonnes qu'il faudrait rencontrer selon le document du gouvernement. Nous, ce qu'on prône... avec la loi zéro émission, on arrive à 3 mégatonnes. Donc, on pense que c'est totalement réalisable et que c'est réaliste, et puis nous, on veut travailler dans ce sens-là.

M. Traversy : Excellent. Parfait. Merci beaucoup pour ce commentaire. Je comprends donc qu'évidemment vous êtes focussés sur l'électrification des transports, la voiture électrique, la loi zéro émission. Le ministre semble ouvert et disposé, donc, à entrevoir, là, cette possibilité. C'est ce que je comprends des échanges qu'on a depuis le début de cette rencontre. En tout cas, je sens qu'il y a un appétit. Peut-être que je me trompe, mais je le sentais très intéressé, là, à certaines de vos propositions, il a des questionnements. Et donc j'ai espoir, là, qu'évidemment ça aboutisse à l'adoption d'un projet de loi. Il vous a posé plusieurs questions sur la façon dont vous le verriez, si... les comparaisons avec la Californie, d'autres États américains.

Je voulais voir, donc, avec vous... Quand vous dites, à la fin de votre mémoire, qu'il faudrait adopter rapidement un tel projet de loi, j'aimerais savoir quel genre de perspective rapide vous avez en tête, pour être certain que le gouvernement et que les oppositions soient sur la même longueur d'onde que vous, et si, par exemple, le projet de loi n° 392, qui est déjà prêt, qui est déjà déposé à l'Assemblée, peut être aussi une option envisageable selon votre groupe.

M. Langlois (Mario) : Je ne connais pas le projet de loi n° 392, je m'excuse.

M. Traversy : C'est un projet de loi zéro émission.

M. Langlois (Mario) : Ah oui!

M. Traversy : Je vous invite à le consulter, je suis sûr que vous allez le trouver bien bon, c'est...

M. Langlois (Mario) : Oui. Il a un article, hein, je pense?

M. Traversy : Oui. Bien, si vous ne l'avez pas vu, il faut que vous regardiez ça. Mais donc, rapidement, il y a des alternatives pour pouvoir y arriver. Mais est-ce que c'est d'ici la fin de la session parlementaire, rapidement, au début de la prochaine? Et là mon collègue Sylvain Gaudreault va être déçu que vous ne l'avez pas lu, par exemple — mais je vais vous revenir — Martine Ouellet aussi. Donc, je vous écoute. «Rapidement», qu'est-ce que ça veut dire pour vous?

M. Langlois (Mario) : Bon. Brièvement, d'abord, j'ai lu, ça a pris 30 secondes environ, parce qu'il n'est vraiment pas... il n'a pas beaucoup de dispositions. Par rapport à ce que j'ai lu de ce qui se fait dans les autres États américains, ce n'est pas volumineux, mais c'est une bonne idée quand même, le principe est là. Vous m'auriez posé cette question-là il y a un an, et je vous aurais dit : Je souhaite en 2015, et vous me posez cette question-là aujourd'hui, puis je vous dis : La Coalition Zéro Émission Québec souhaite que cette loi-là ou les normes zéro émission pour les véhicules électriques soient adoptées en 2016, au plus tard en 2016. Plus on va retarder, plus ça va être difficile de rattraper le temps perdu, et, pour nous, on a déjà perdu 12 mois, et, si on en perd 12 autres, ça va être juste encore plus difficile d'atteindre les objectifs qu'on se fixe, et, aussi haute la barre puisse être, si on ne commence pas maintenant, ça va juste être plus difficile plus tard.

M. Traversy : Excellent. Je voulais vous permettre au moins de pouvoir l'exprimer, parce qu'il y a tout un domino qui se fait à partir de ce projet de loi là, vous l'avez bien mentionné, avec les manufacturiers, avec le virage qu'on veut entreprendre au niveau de la population, donc les incitatifs, la diversité aussi des modèles qu'on veut rendre plus disponibles, donc, sur le territoire et rendre ça plus compétitif. Il y a tout cet aspect-là. Je voulais donc vous entendre là-dessus. Le plus rapidement possible dans le premier mandat. C'est donc 2016 au plus tard. Parfait.

Alors, sur cette question, j'aimerais vous emmener sur votre autre proposition, qui concerne le rabais pour les véhicules électriques, que vous avez mentionné, qui était au tableau, là, tout à l'heure, de 0,02 \$ le litre d'essence en termes de redevance au Fonds vert pour financer, donc, les rabais, donc, d'achat aux voitures électriques. Vous parliez de mesures additionnelles à la loi zéro émission. J'aimerais ça que vous puissiez nous indiquer lesquelles seraient les plus prioritaires dans votre livre à vous si, par un malheureux hasard, on ne puisse pas toutes les retenir.

• (16 h 20) •

M. Bérubé (François) : Nous, on ne propose pas nécessairement une redevance de 0,02 \$ sur le litre, c'est une illustration. S'il venait à manquer des fonds dans le Fonds vert, on dit qu'une taxe... une redevance, c'est-à-dire, de seulement 0,02 \$, qui représenterait 34 \$ par année par automobiliste, permettrait d'accumuler presque 1 milliard en cinq ans. Mais, d'un autre côté, dans les documents du gouvernement, on croit qu'on va accumuler plus de 3 milliards dans le Fonds vert. On n'en aurait pas besoin. C'est seulement pour illustrer le levier qui est disponible pour le gouvernement. Alors, la position de la coalition n'est pas nécessairement d'adopter une redevance, mais c'est quelque chose qui serait envisageable s'il n'y avait pas assez de fonds dans le Fonds vert.

M. Traversy : C'est bon. Vous y croyez, c'est comme une porte de sortie, un plan b.

M. Bérubé (François) : Oui.

M. Traversy : Et, dans les mesures que vous proposez, additionnelles à la loi zéro émission, lesquelles, selon vous, seraient les plus prioritaires à conserver? Je comprends que celle-là, c'est un exemple, si jamais le gouvernement cherchait à retrouver de l'argent pour consolider son Fonds vert. Est-ce qu'il y a d'autres mesures additionnelles que vous pensez être prioritaires et qu'on devrait absolument garder si une loi zéro émission était adoptée prochainement?

M. Bérubé (François) : On pense que le programme d'incitatifs financiers qui est actuellement en vigueur est excellent pour créer la demande. Le 8 000 \$ correspond vraiment au coût additionnel sur le véhicule électrique. Le véhicule électrique est plus cher à cause de la batterie, donc 8 000 \$, ça reflète la réalité. Mais, comme on a dit tantôt, s'il n'y a pas de loi zéro émission qui va stimuler l'offre, eh bien, les incitatifs financiers sont à un niveau acceptable, mais force est de constater que ça ne fonctionne pas, il y a seulement... malgré ces stimulants financiers, il y a seulement 7 000 voitures électriques sur les routes du Québec. Alors, pour les mesures à adopter, le plan d'action du gouvernement, en plus du 8 000 \$ de rabais à l'achat, il y a aussi le financement des bornes de recharge pour les consommateurs à la maison, on trouve ça excellent. Et puis, non, nous, pour nous, tout ce qui manque, c'est la loi zéro émission, puis les mesures qui sont déjà en place sont bonnes.

Le Président (M. Reid) : Merci. Maintenant, nous passons au deuxième groupe d'opposition, M. le député de Borduas.

M. Jolin-Barrette : Merci, M. le Président. M. Bérubé, M. Langlois, bonjour. Merci pour votre contribution aux travaux de la commission, merci aussi pour la qualité de votre travail, considérant que vous êtes une association bénévole, c'est vraiment apprécié. Puis on constate vraiment que vous avez à cœur de faire avancer ce dossier-là, donc, c'est toujours apprécié pour les parlementaires d'avoir des présentations de qualité comme celle-là.

D'entrée de jeu, j'aimerais qu'on aborde la question du comportement des automobilistes, parce qu'il y a un des mythes qu'on entend parfois, c'est de dire : Bien, je ne serai pas autonome avec mon véhicule électrique. Je pense que dans votre étude vous démontrez le contraire.

M. Bérubé (François) : Ça, c'est un bon point, c'est un argument qu'on rencontre souvent. C'est certain que le véhicule électrique n'est pas connu. Alors, moi, ma statistique préférée, là, qui vient des États-Unis, là, puis de l'Université Laval aussi, tout le monde s'entend pour dire que 80 % des déplacements urbains sont inférieurs à 60 kilomètres par jour. Alors là, les batteries qui sont actuellement sur le marché, les Nissan Leaf, les Ford Focus, tous les véhicules moyens de gamme, là, on ne parle pas des Tesla, les véhicules, là, de 30 000 \$, 32 000 \$, ont une autonomie de 150 kilomètres à 180 kilomètres par jour.

Donc, tout de suite, je vais parler du facteur hiver, alors les gens nous disent souvent : Oui, mais, avec notre climat, il y a une perte d'autonomie. Alors, si vous enlevez, disons, 20 % ou 30 % de 150 kilomètres par jour d'autonomie, on rencontre les besoins de 80 % des déplacements urbains, qui sont inférieurs à 60 kilomètres par jour. Donc, c'est sûr qu'il y a beaucoup d'éducation à faire pour le consommateur, c'est certain, mais, au point de vue technologique, la voiture électrique, là, ce n'est pas un projet du futur, là, c'est un projet, là, de... c'est aujourd'hui, c'est disponible. Le seul problème, c'est qu'il n'y a pas d'inventaire.

M. Langlois (Mario) : D'ailleurs, si je peux ajouter à ça, on peut comprendre très bien la réticence de personnes qui ne connaissent pas un véhicule électrique, c'est pour ça que c'est important de faire de l'éducation, c'est pour ça que c'est important d'en montrer, mais, malheureusement, ce n'est pas chez le concessionnaire qu'on va le montrer, c'est dans les organismes du type l'AVEQ, où là les gens vont faire bénévolement des événements publics pour permettre aux gens d'aller essayer les véhicules électriques. C'est quand même... Il faut le faire! Ce n'est pas chez le manufacturier, ce n'est pas chez le concessionnaire, c'est les regroupements bénévoles qui permettent à la population d'essayer les véhicules électriques. Ce n'est pas comme ça qu'on développe une industrie.

Donc, quand on dit qu'on ne veut pas développer, bien, on le montre, qu'on ne veut pas développer. Et je pense qu'il est important de dire que c'est plutôt rare de voir une personne qui a essayé un véhicule, et qui s'en est procuré un, qui va revenir en arrière. En fait, je n'en connais pas. L'essayer, c'est l'adopter. Et, quand on a essayé ça, on ne peut plus revenir en arrière, et nos enfants ne peuvent plus revenir en arrière non plus. Leur véhicule ne sera jamais un véhicule à essence s'ils n'ont connu que des véhicules électriques. Et ça, ça a un effet boule de neige, là, on pense, là, en 2030... Ça, ça a un effet boule de neige, et puis les consommateurs devraient avoir plus d'occasions d'essayer les véhicules électriques pour savoir justement c'est quoi et démystifier, parce que c'est ça qu'il faut faire, et c'est ce qu'on fait.

M. Jolin-Barrette : Le Vermont est doté d'une loi zéro émission pour une population d'environ 800 000 personnes. Au Québec, on est environ 8 millions de personnes, donc ça serait tout à fait logique de se doter d'une telle loi, et, pour les concessionnaires, pour les manufacturiers, il y aurait une demande pour eux, selon votre analyse.

M. Langlois (Mario) : Le Vermont est un cas vraiment spécial, parce que c'est un État qui est très vaste avec des centres-villes, en fait, des municipalités plutôt petites. La plus grande ville est plus petite que les 25 plus grandes villes au Québec. Donc, c'est un exemple qui est difficile à utiliser, mais effectivement ils ont une loi zéro émission puis ils ont beaucoup de véhicules électriques, mais je vous dirais que ce n'est pas là qu'on les retrouve le plus justement parce que l'autonomie des batteries en ce moment, outre les Tesla, se limite environ à 160... 180, je pense, les meilleures. Mais, dans deux ans, ça va changer. Dans deux ans, les véhicules électriques vont avoir 300 kilomètres, même, peut-être l'an prochain, 300 kilomètres, 320 kilomètres. Ça, ça va changer la donne beaucoup au Vermont, parce que le Vermont, c'est des gens qui font des plus grandes distances, parce qu'il y a moins de gens qui restent dans des grandes villes comme au Québec.

Mais, si on considère qu'il y a 25 plus grandes villes que la capitale du Vermont au Québec, là c'est un bassin de population important qui est propice pour l'achat de véhicules électriques.

M. Jolin-Barrette : Avec les privilèges que vous souhaitez conférer aux gens propriétaires d'un véhicule électrique, exemple, l'accès aux voies réservées, les stationnements ou les péages gratuits, est-ce que vous pensez qu'il va y avoir un impact sur le choix du consommateur par rapport à ces incitatifs-là?

Le Président (M. Reid) : En 15 secondes.

M. Langlois (Mario) : Définitivement. Déjà, on voit l'engouement des propriétaires de véhicules électriques par la simple annonce du plan d'action du 9 octobre, juste pour avoir annoncé qu'on aurait accès... les électromobilistes auront accès aux voies réservées au covoiturage. Donc, juste ça, ça crée beaucoup d'excitations auprès des propriétaires. Et là on peut imaginer, s'il y a un stationnement qui serait gratuit... puis les traversiers, et ainsi de suite...

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Langlois (Mario) : Tout ça, c'est des mesures qui sont propres à inciter les gens.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous passons maintenant au bloc des députés indépendants, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Massé : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Je suis désolée du temps que j'ai dû vous quitter.

En fait, plusieurs groupes qui sont passés ici sont venus nous dire comment, dans un objectif de diminution de gaz à effet de serre, une des dimensions importantes, c'est qu'il y ait une diminution des autos solos. Pas en désaccord avec la loi zéro émission, mais ma préoccupation, c'est : Est-ce que, dans le fond, dans une perspective collective, il n'y a pas aussi toute la dimension du transport collectif qui est fondamentale? Je ne vous ai pas entendus là-dessus.

M. Bérubé (François) : C'est un très bon point. Nous, à la coalition, tout ce qu'on dit, c'est qu'on ne parle pas d'agrandir le parc automobile au Québec, on espère même qu'il va diminuer grâce à l'amélioration du transport collectif. Tout ce qu'on dit, c'est que les 400 000 voitures qui sont vendues à chaque année, qu'on le veuille ou non, qu'on trouve que c'est trop, ou pas assez, ou... ce n'est jamais assez pour les constructeurs. Pour la société, on peut questionner ce fait-là. C'est beaucoup, puis c'est énormément d'argent aussi, on parle... près de 15 milliards de dollars qui sort de la poche des consommateurs. Mais, demain matin, si on veut agir sur les gaz à effet de serre, il faut tout simplement enlever le moteur à essence puis mettre un moteur électrique dedans.

Si, par d'autres mesures, on peut développer le transport en commun, nous, à la coalition, on est tout à fait en faveur de ça. On n'est pas des proautomobiles. Nous, notre mission, c'est de réduire notre dépendance au pétrole.

• (16 h 30) •

Mme Massé : Et, par conséquent, l'idée donc que d'autres groupes amenaient de réaménager, que l'aménagement du territoire, c'est des choses qui peuvent contribuer... Non, vous n'êtes pas des provoitures, c'est ce que vous venez nous dire, là. Peut-être juste une dernière question...

Le Président (M. Reid) : Un commentaire.

Mme Massé : Un dernier commentaire. Bien, merci beaucoup.

Le Président (M. Reid) : Pardon? Ah! d'accord. Je n'ai pas entendu votre commentaire.

Mme Massé : Ah! je les ai remerciés, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Merci. Alors, écoutez, M. Bérubé, M. Langlois, merci beaucoup pour votre contribution à nos travaux.

La commission suspend ses travaux pour quelques instants, le temps de permettre à nos prochains invités de prendre place.

(Suspension de la séance à 16 h 31)

(Reprise à 16 h 34)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Je souhaite la bienvenue à nos invités du Centre international de référence sur le cycle de vie des produits, procédés et services. Vous avez une dizaine de minutes pour faire votre présentation; par la suite, nous aurons une période d'échange. Je vous demande de commencer par vous présenter, pour les fins d'enregistrement, et de présenter la personne qui vous accompagne. Vous avez la parole.

Centre international de référence sur le cycle de vie des produits, procédés et services (CIRAIG)

M. Margni (Manuele) : Oui. Donc, bonjour tout le monde. Merci pour l'invitation. Mon nom est Manuele Margni. Je suis cotitulaire de la Chaire internationale du cycle de vie située à Polytechnique, Montréal. Et donc cette chaire de recherche est l'unité principale du CIRAIG, du centre... lequel on représente.

Mme Levasseur (Annie) : Moi, je suis Annie Levasseur. Je suis chercheure à Polytechnique et coordonnatrice scientifique du CIRAIG.

M. Margni (Manuele) : Donc, merci beaucoup. Vous avez quelques diapositives sur vos côtés qui nous permettront de suivre notre argumentaire. Tout d'abord, on aimerait féliciter le gouvernement pour ses efforts dans la réduction des gaz à effet de serre. Mais, avant de vous exposer notre critique, nos commentaires vis-à-vis de ce document, on aimerait vous montrer à travers quel verre... quel filtre on a regardé ce document, et ce filtre, c'est le filtre de l'analyse du cycle de vie, donc je vous invite à... Donc, l'analyse du cycle de vie, c'est un outil qui permet de calculer, de déterminer l'empreinte environnementale de tout produit ou tout service en prenant en compte l'ensemble des étapes du cycle de vie, donc depuis l'extraction des matières premières à travers les étapes de production, de distribution, d'utilisation et de fin de vie.

Dans une approche de comptabilité d'émission de gaz à effet de serre territoriale, comme proposé par la communauté internationale, à laquelle aussi le Québec adhère, bien on comptabilise uniquement les émissions de ces étapes du cycle de vie, de produits et services, qui ont lieu sur le territoire du Québec. Dans une approche différente... donc, l'approche territoriale n'est pas la seule approche, c'est probablement la plus connue, mais il existe aussi d'autres approches

moins connues, comme l'approche consommation. Bien, dans cette approche consommation, on considère l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre qui sont liées à l'action de consommation, à l'action de consommer de la population du Québec, donc indépendamment d'où ces émissions ont lieu. Bien, évidemment, on exclut tout ce qui est produit au Québec, mais qui est consommé ailleurs.

Donc, une fois que la table est mise, on a les éléments pour comprendre ce qui vient par la suite, on commence à répondre à vos questions. Donc, première question, oui, nous sommes en accord avec une cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 37,5 %, c'est au niveau de 1990, parce que cela correspond bien à la trajectoire visant à réduire les émissions de deux tonnes de gaz à effet de serre par habitant d'ici un horizon de 2050. Mais nous ne recommandons pas que Québec se dote d'objectifs particuliers en complément à une cible globale parce que l'économie québécoise dispose d'un outil identifiant, par des règles de marché, les projets ou les secteurs avec le plus grand potentiel de réduction de ces gaz à effet de serre, et, en plus, toute réduction de gaz à effet de serre est bénéfique, n'importe dans quel secteur cette réduction a lieu.

Et, pour répondre aux autres questions, je vous invite à écouter la réponse à travers les quatre recommandations suivantes.

Mme Levasseur (Annie) : Donc, notre première recommandation vise à utiliser l'approche cycle de vie pour évaluer les stratégies mises en place pour en arriver aux objectifs que le Québec se fixe. Donc, la raison principale pour utiliser cette approche-là, c'est d'éviter les déplacements d'impact. Donc, si on ne met pas les lunettes cycle de vie, si on peut dire, bien, on risque fortement de déplacer des impacts ailleurs sur le cycle de vie. Donc, un exemple très simple qu'on utilise souvent, c'est justement la voiture électrique. C'est sûr que c'est zéro émission au moment de l'utilisation; il ne faut juste pas oublier que peut-être que la production, elle, va demander plus d'énergie et va induire plus de gaz à effet de serre. Il faut l'entrer dans le calcul pour voir la réduction nette.

On peut aussi risquer de déplacer des impacts sur d'autres types de problématiques. Donc, si on pense, par exemple, à de la bioénergie, bien c'est sûr qu'en termes de réduction de GES on a un très bon résultat, mais il ne faut quand même pas oublier qu'on pourrait avoir, par exemple, des impacts en termes de consommation d'eau, de biodiversité, parce qu'on utilise des grandes superficies de terre, donc d'avoir à l'esprit que ce type d'impact là existe. Donc, avec l'approche cycle de vie, ça nous permet de faire ça.

Dans le fond, l'avantage de faire ça, c'est un peu d'éviter les éléphants blancs. Donc, si on prend juste un exemple aussi qui a été très médiatisé, par exemple, l'éthanol maïs, il y a 10, 15 ans, qui a été vu beaucoup comme un petit peu magique pour venir bien, bien réduire les émissions de GES. Et puis là il y a beaucoup de programmes sur toutes sortes de gouvernements pour beaucoup favoriser ça. Mais on s'est rendu compte, avec des études, quelque temps après, que ça demande énormément de pétrole, toute la phase de production de l'éthanol maïs et, au bout de la ligne, les réductions étaient beaucoup moins importantes qu'escomptées. Donc, le problème, c'est que, bien, évidemment, ça ne nous permet pas d'atteindre nos objectifs, même si on a investi beaucoup d'efforts là-dedans, et aussi ça a le danger de miner un petit peu la confiance du public envers les stratégies qu'on implante quand on ne fait pas attention puis que, quelques années plus tard, on se rend compte qu'il y avait un effet pervers. Donc, c'est un petit peu pour ça qu'on recommande ce genre d'approche là.

• (16 h 40) •

Puis, pour même aller un petit peu plus loin au niveau stratégique, quand on implante à grande échelle des stratégies, il faut aussi penser à des effets pervers qui peuvent avoir lieu à cause d'un mécanisme économique, donc quand on commence à implanter à grande échelle. Donc, un exemple très simple, bien, c'est de dire que, si un secteur décide de se convertir complètement à une sorte d'énergie renouvelable et abandonne une sorte d'énergie fossile, ça pourrait, à très grande échelle, faire baisser le prix, et qu'il y a d'autres secteurs qui pourraient peut-être se tourner vers cette solution-là et, d'un autre côté, faire augmenter des émissions.

Donc, de plus en plus, avec l'approche cycle de vie, on va combiner des outils, des modèles technicoéconomiques qui vont être capables de prévoir ce genre d'effet là puis, après ça, d'aller voir les impacts.

Donc, l'avantage de regarder ce genre d'effet là, bien, c'est de pouvoir les prévoir puis de mettre en place les mécanismes soit législatifs ou les mécanismes... de prévoir à travers les mécanismes économiques qu'on va implanter.

Aussi, quand on regarde, par exemple, les initiatives qui sont prévues à l'annexe 1 du document de consultation, bien, l'approche cycle de vie peut permettre de prioriser les actions, donc celles qui ont le plus d'effet sur nos objectifs, puis aussi d'optimiser la conception au départ, en identifiant à quel endroit il y a le plus de gains possibles dans le cycle de vie puis mettre nos efforts à cet endroit-là en premier.

Donc, pour la deuxième recommandation, c'est de promouvoir l'affichage environnemental des produits. Donc, c'est sûr que, pour avoir des objectifs très ambitieux comme on a dans le document, bien, ça va nécessiter certains changements de comportements ou des changements d'habitudes. Donc, il va falloir aller vraiment plus loin que quelques changements technologiques, par exemple, puis ça, ça vient inévitablement avec le besoin de devoir sensibiliser les populations.

L'affichage environnemental se développe beaucoup, par exemple, en Europe présentement et est vu comme un outil vraiment intéressant pour sensibiliser la population, puis aussi pour lui donner les moyens de faire des choix, un peu comme l'affichage nutritionnel sur les produits. Si on veut manger moins gras, mais qu'on n'a pas l'information, c'est difficile de faire les choix; c'est un peu la même chose avec l'empreinte carbone.

Donc, l'affichage environnemental peut aussi stimuler la compétitivité des produits québécois parce qu'on a en partant une faible empreinte carbone. D'ailleurs, il y a le ministère Économie, Innovation, Exportations qui a fait un projet pilote sur l'empreinte carbone. Il va y avoir des résultats qui vont sortir bientôt, puis on pense que c'est des efforts que le gouvernement, ce serait bien qu'il continue.

Donc, je te laisse la suite pour les deux autres.

M. Margni (Manuele) : Oui. Donc, on propose aussi... on recommande de développer une comptabilité liée à la consommation en plus de la comptabilité liée au territoire. Et je vous rappelle, donc, la comptabilité basée sur la consommation vise à comptabiliser toutes les émissions de gaz à effet de serre liées à l'ensemble du cycle de vie de biens et services consommés au Québec, sans égard... le lieu de cette émission. Donc, cela permettra à la population du Québec d'avoir une meilleure indication sur ses responsabilités de consommation.

À titre d'exemple, il y a une étude européenne qui vient d'être publiée, que... par territoire, on a mis en relation, oui, la consommation nationale avec la consommation... les gaz à effet de serre liés à la consommation. Donc, en France, typiquement, la comptabilité nationale dit qu'un Français moyen émet 12 tonnes de CO₂ par année, mais, dû à ses actes de consommation, il faudrait rajouter 4,5 tonnes par année. La Chine, pays exportateur, elle, est responsable de 5,5 tonnes d'émission de gaz à effet de serre par année, mais, dû au fait qu'elle produit pour nous et pour d'autres, bien, un point et demi de ces tonnes-là devrait être déduit parce que la consommation se fait ailleurs.

Donc, ce type de consommation permettrait de favoriser déjà une consommation locale parce qu'on a un «green mix» électrique très peu intense en carbone, nous permettra d'influencer des émetteurs extraterritoriaux par nos choix de consommation et puis avoir le Québec probablement en position de leadership comme des pays comme la Suède, qui a adopté cette double comptabilité, territoriale et de consommation.

Donc, enfin, dernière recommandation, on aimerait aussi vous rendre attentifs qu'il faut non seulement évaluer des conséquences environnementales, mais aussi socioéconomiques et sociales. Donc, on recommande que les effets socioéconomiques positifs et négatifs soient modélisés et caractérisés sur l'ensemble du cycle de vie pour identifier l'effet des mesures de mitigation des gaz à effet de serre qui pourraient affecter des personnes plus vulnérables et ultimement éviter un transfert d'impact sur la société. Et donc cela s'ensuit de votre responsabilité, comme législateurs, d'utiliser ce mécanisme pour prévoir justement des réglementations législatives efficaces pour éviter cette situation.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous allons passer à la période d'échange. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Bonjour, merci pour votre présentation ainsi que votre mémoire. Moi, je suis intéressé... Concrètement, une fois qu'on achète l'idée qu'il faut vraiment intégrer la notion de cycle de vie dans nos procédés, comment on fait ça? C'est-à-dire que... avez-vous réfléchi, là, tant au niveau des consommateurs, des entreprises, du gouvernement, comment ça se décline, d'intégrer la notion de cycle de vie, là, dans ce qu'on fait?

M. Margni (Manuele) : Ça se décline à plusieurs niveaux. Un exemple a donné ma collègue. La... Un petit blanc, excusez-moi.

Une voix : L'affichage environnemental.

M. Margni (Manuele) : L'affichage environnemental. Donc, c'est exactement l'équivalent des informations nutritionnelles que vous trouvez sur n'importe quel produit que vous achetez à l'épicerie. Donc, actuellement, on l'a assimilé. On comprend que moi, je fais attention aux calories, donc j'essaie d'acheter des produits qui ont peu de calories. J'ai un problème de sel, je vais essayer d'acheter des produits avec moins de sel. Puis, à certains moments, ce type d'affichage me permettra de m'orienter sur des achats de consommation qui prioriseraient des produits à faibles intrants de carbone. Donc, ceci, est faisable. Il y a un gros projet européen, PEF-OEF, donc Product Environmental Footprint, Organisation Environmental Footprint qui est en cours... en phase de pilote actuellement pour obliger, forcer les manufacturiers, les producteurs européens à fournir ce type d'information.

Il est clair, à un autre niveau, ceci peut être utilisé au niveau des stratégies plutôt de la province. Donc, les chiffres que je vous ai montrés tout à l'heure de la France et de la Chine vous donnent une idée à savoir quelle est ma responsabilité en tant que gouvernement québécois ou disons que représentant de l'ensemble de la population québécoise, quelle est ma responsabilité vis-à-vis des émissions que je génère ailleurs. Donc, je vous rappelle que les changements climatiques, c'est un problème qui ne dépend pas de l'endroit où l'émission a lieu. Tout le monde en paie les conséquences. Donc, si par nos actes de consommation, on va engendrer une émission en Chine parce qu'on a acheté des commodités chinoises, bien c'est bien de le savoir.

Et ce type de comptabilité peut se faire. L'exemple, c'est cette étude basée sur Exiobase qui vient de sortir au niveau européen où ils ont décortiqué pour chaque pays quelle est la comptabilité nationale basée sur le territoire et quel est le bilan net entre export-export du même pays. Et on voit que la Chine est en train de subir des émissions sur les... elle comptabilise dans sa comptabilité territoriale des émissions dues aux consommations d'ailleurs. Et d'autres pays comme la France, typiquement, est en train d'engendrer des consommations d'ailleurs.

Mme Levasseur (Annie) : Un autre exemple, aussi, si je peux ajouter, c'est, par exemple, si on utilise l'argent disponible dans le Fonds vert pour... Bon, on a quelques options. Bien, on peut utiliser à ce moment-là une approche cycle de vie pour essayer de comparer puis de prioriser les options pour lesquelles on devrait favoriser... Donc, plutôt qu'en faire une évaluation... Bien, si on prend l'exemple justement d'une voiture, juste sur la phase d'utilisation, bien de s'assurer en allant chercher de l'information ailleurs qu'on regarde la grande image, par exemple, avant de... quand on priorise les projets auxquels on pourrait donner des fonds, par exemple.

M. Heurtel : Donc, j'imagine que c'est la même chose pour les choix du gouvernement. C'est-à-dire que, bon, que ce soit la construction d'un immeuble, ou de n'importe quel type d'infrastructure, ou un choix d'investir ou de

subventionner tel type de projet, on pourrait appliquer une... Donc, c'est d'appliquer ce type d'analyse, l'analyse de cycle de vie, en amont de chaque décision majeure. C'est ça?

Mme Levasseur (Annie) : Oui. C'est sûr que l'idéal, c'était de faire une étude détaillée à chaque fois, mais il y a différents niveaux d'application, parce que c'est sûr qu'il y a certaines analyses du cycle de vie très détaillée qui peuvent prendre beaucoup de temps, beaucoup d'efforts, mais il existe des niveaux de simplifications, mais au moins de garder l'approche cycle de vie. Puis, après ça, on peut choisir par banque de ressources d'y aller de façon plus simplifiée, mais sans éliminer complètement les deux bouts de la chaîne, par exemple.

M. Heurtel : Est-ce qu'il y a des exemples concrets, est-ce qu'on a appliqué ça au Québec, l'analyse dont vous parlez? Est-ce qu'il y a des exemples de...

Mme Levasseur (Annie) : En termes du gouvernement ou plus des industries ou...

M. Heurtel : Des industries. Non, mais peu importe.

• (16 h 50) •

Mme Levasseur (Annie) : Oui, bien au niveau des industries, c'est quelque chose qu'on fait souvent. Donc, nous, on a des analystes au CIRAIG qui travaillent, mais il y a d'autres boîtes aussi de consultants au Québec qui font sur une base journalière des études comme ça. C'est utilisé beaucoup par les industries. Ça peut être utilisé à leurs propres besoins pour faire de la conception. Donc, justement, d'avoir un portrait de leurs produits, par exemple, savoir à quel endroit je mets l'effort pour avoir une plus grande réduction d'empreintes environnementales. Ça peut être utilisé aussi pour comparer différentes options, là, avant de prendre une décision, par exemple, puis il y a des... Hydro-Québec, par exemple, en a rendu quelques-unes publiques, des études, où, par exemple, ils comparaient l'ampoule fluocompacte à l'ampoule incandescente avant de lancer les grands programmes de sensibilisation, être sûrs qu'ils ne mettaient pas les pieds dans les plats puis qu'ils choisissaient la bonne avenue. C'est des exemples...

M. Margni (Manuele) : Un autre exemple, c'est l'industrie... les producteurs laitiers canadiens, bien, ils ont fait un gros effort très récemment pour déterminer quelle est l'empreinte carbone du lait produit au Canada, puis ils ont découvert qu'au fond l'empreinte carbone du litre de lait produit au Canada est inférieure par rapport à celui produit aux États-Unis, typiquement. Vous imaginez l'importance de ce type d'information actuellement quand on rentre dans un marché de libre-échange.

M. Heurtel : Merci beaucoup.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous passons maintenant au groupe de l'opposition officielle. M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Merci beaucoup, M. le Président. Écoutez, je profite de l'occasion pour remercier l'Association des centres internationaux de référence sur le cycle de vie des produits, procédés et de services d'être avec nous. On dit qu'on garde toujours le meilleur pour la fin, on voulait vous garder avec nous et j'attendais votre venue pour, M. le Président, en profiter pour faire référence à l'article 176, afin que, après nos consultations avec les groupes, nous puissions se rencontrer ultérieurement pour déterminer les observations, les conclusions et les recommandations qui feront suite à ce mandat. Donc, je voulais vous en faire la demande officielle.

Le Président (M. Reid) : Oui, alors, cette demande amène forcément la tenue d'une réunion de travail de la commission dans les trois jours francs, c'est-à-dire, ça nous donne d'ici mardi soir. Alors, la suite des choses va être habituelle en fonction de ça. Donc, cette demande-là implique forcément une réunion, que nous aurons. Merci, vous pouvez continuer.

M. Traversy : Et voilà, et ce privilège de l'opposition, en partenariat avec le deuxième... avec d'autres collègues, dont Québec solidaire, je voulais le faire avec vous, messieurs dames, pour que vous puissiez donc constater, là, notre intérêt aux propositions que vous nous faites aujourd'hui.

Alors, il y a un élément intéressant qui nous a été amené au cours des discussions avec d'autres groupes avant vous sur les appels d'offres qui sont faits par le gouvernement du Québec dans toutes sortes de secteurs et peut-être la possibilité d'y inclure, justement, l'analyse du cycle de vie dont vous nous avez fait la démonstration il y a quelques instants par diaporama.

Je voulais vous entendre sur cette possibilité. Est-ce que vous pensez que ça pourrait être prometteur pour nous aider à réduire nos émissions de gaz à effet de serre, que ça viendrait, dans le fond, lorsque vous parlez de priorisation, là, donner un coup de pouce concret, là, à cette politique qui pourrait s'imbriquer, donc, dans le développement et les projets d'infrastructure, par exemple, qui sont à venir au Québec?

M. Margni (Manuele) : Oui. Et puis, je vous dis, de plus, ça peut s'intégrer à plusieurs niveaux. Ça peut s'intégrer déjà au niveau de l'évaluation des politiques, donc les études environnementales stratégiques, une approche s'il devait évaluer les conséquences de la mise en place d'une politique, on peut les utiliser là-dessus. On peut aussi demander à ceux qui répondent à l'appel d'offres d'avoir soit une réflexion cycle de vie ou carrément un résultat chiffré et quantifié de

l’empreinte environnementale de ce que je vous livre comme service ou produit suite à ma réponse à l’appel d’offres et on peut aller bien plus en détail aussi, au niveau des produits de consommation, au niveau de l’affichage. Donc, tout est possible. Aussi le niveau de détail, ce sera à déterminer, parce que c’est clair, on ne peut pas prétendre d’appliquer la méthode de façon très détaillée à l’ensemble des appels d’offres. Par contre, on peut trouver le juste milieu, qui est entre la réflexion, la pensée cycle de vie, et la quantification de résultats de cette empreinte écologique du service ou du produit.

M. Traversy : Donc, ça pourrait être un point favorable. Évidemment, la technicalité, les détails sont à voir, mais, le principe de fond, vous le trouvez très intéressant.

J’ai bien noté aussi, donc, votre appréciation positive du 37,5 % qui est proposé dans le cahier. Vous parlez, donc, souvent du cycle de vie des matériaux. Tout à l’heure, on parlait donc de la Loi sur la transition énergétique pour une croissance verte, qui a été votée en France. Vous m’avez l’air de connaître certains comparatifs à l’international. On en parlait pour l’économie circulaire, qui nous avait été soulevée par un groupe précédent, mais je pense que, dans cette loi, il y a aussi un aspect sur l’analyse des cycles de vie. Est-ce que ça pourrait être là une loi inspirante pour le gouvernement du Québec? Est-ce qu’il y aurait là matière à aller chercher peut-être une base intéressante pour se doter nous-mêmes, là, d’une telle législation?

M. Margni (Manuele) : Alors, je dirais que...

Une voix : ...

M. Margni (Manuele) : Oui. Le principe intégré dans la loi... Maintenant, en faire une loi spécifique sur l’analyse du cycle de vie, je ne suis pas certain que c’est le bon chemin.

M. Traversy : Le meilleur moyen...

M. Margni (Manuele) : Par contre, intégrer le principe dans d’autres lois, je le trouve un pas essentiel. C’est une responsabilité de société d’éviter que la solution qu’on amène ne résulte tout simplement du fait de pelleter le problème en avant dans le temps ou dans la cour du voisin.

Mme Levasseur (Annie) : Puis, je dirais, en termes... vous parliez de transition énergétique, c’est un bel exemple où justement les effets pervers peuvent... doivent être évalués, donc la combinaison analyse du cycle de vie et des modèles technicoéconomiques, par exemple, du système énergétique — comme on travaille avec des collègues des HEC qui travaillent sur un modèle comme ça — pour analyser des politiques de transition énergétique, par exemple, c’est tout indiqué parce que justement on est à très haute échelle. Puis on a, par exemple, une étude d’un doctorat qui avait montré, là, les... c’était fait pour une politique française justement d’implantation de bioénergie dans la production d’électricité, et eux, ils voyaient, avec ce genre de modèle technicoéconomique là, des effets sur le prix, comme c’est à très grande échelle, on parle de la France, bien, des effets sur le prix des combustibles fossiles qui pouvaient créer des changements de consommation et donc des impacts ou des bénéfices; je ne dis pas que c’est toujours négatif, ça dépend de... Donc, mais c’est important d’en être informés, là, quand on prend ces décisions-là.

M. Traversy : Ça me permet de prendre la balle au bond puis de vous poser la question justement en ce qui a trait, là, à ces filières. Est-ce qu’on a pensé, au Québec, selon vous, là, d’analyser les avantages et les désavantages que peuvent avoir, dans certaines filières, justement, l’analyse du cycle de vie? Est-ce que vous avez pesé les pour et les contres dans une perspective, là, plus globale? C’est-u une analyse qui a été faite, là, de votre côté?

Mme Levasseur (Annie) : Bien, à travers le PEC, nous on a participé, le projet-pilote empreinte carbone, là, qui est piloté par le ministère de l’Économie, Innovation et Exportations, et les résultats vont sortir bientôt, on ne peut pas donner de chiffres comme tels, mais il y a... ça montre... donc, le but de cette étude-là était de montrer l’avantage compétitif en termes d’empreinte carbone de produits québécois comparés à des équivalents qui venaient d’ailleurs. Et, effectivement, ils l’ont chiffrée. Donc, c’est pour certains types de produits ou de matériaux, c’est quelque chose qui va pouvoir vraiment aider, je pense, l’industrie québécoise.

M. Traversy : Là, vous me dites qu’il y a un rapport qui va sortir bientôt à cet effet avec le ministère de l’Économie?

Mme Levasseur (Annie) : Oui.

M. Traversy : Parfait, excellent. Vous n’avez pas une date en tête, là, par hasard?

Mme Levasseur (Annie) : Il faut que je demande... non... à mes collègues. Non, pas tout de suite.

M. Traversy : Si vous le savez, vous nous le direz, il n’y a pas de problème. Mais merci beaucoup encore de toutes ces propositions, et c’est clair que l’analyse du cycle de vie va faire partie de la réflexion, en tout cas, de l’opposition officielle, et, j’en suis convaincu, aussi du gouvernement.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous passons au deuxième groupe d’opposition. M. le député de Borduas.

M. Jolin-Barrette : Merci, M. le Président. Madame, monsieur, bonjour. Merci pour votre contribution aux travaux de la commission. D'entrée de jeu, j'aimerais vous poser la question suivante pour un peu faire le lien avec ce que mon collègue de Terrebonne abordait au niveau des critères d'attribution des contrats publics. Actuellement, l'État québécois, là, dans ses appels d'offres où il y a des exigences en matière de développement durable, ça représente 0,8 %. Donc, c'est vraiment minime. Donc, je comprends de votre propos qu'il faut changer les façons de faire puis il faut intégrer dans le cadre du cycle de vie un plus grand nombre de critères de développement durable à l'intérieur de ces appels d'offres public.

M. Margni (Manuele) : Tout à fait. L'idée d'intégrer une réflexion cycle de vie, c'est d'élargir justement ce champ de considération. Donc, l'analyse du cycle de vie, en soi, considère des problématiques de changements climatiques, de perte de biodiversité, de consommation d'eau, ainsi de suite.

M. Jolin-Barrette : Donc, l'État a un grand rôle à jouer lui-même de donner l'exemple, et de jouer un rôle de leader, et dire : Moi-même, dans les contrats publics que j'offre, bien, je vais montrer le chemin et je vais sensibiliser l'ensemble de l'État québécois là-dessus.

Mme Levasseur (Annie) : Je suis tout à fait d'accord avec ça, oui.

M. Margni (Manuele) : Tout à fait. Il y a déjà eu un effort dans ce sens-là, parce qu'on a développé une base de données dans la... du cycle de vie spécifique au Québec grâce au financement du gouvernement du Québec. Donc, on a une base de données qui est à disposition pour faciliter l'adoption et l'application de l'analyse du cycle de vie dans un contexte québécois.

• (17 heures) •

M. Jolin-Barrette : Donc, ce que vous nous dites, c'est que le gouvernement a tous les outils pour mettre en place cette approche-là en vertu du cycle de vie, mais qu'à ce jour ce n'est pas encore fait.

M. Margni (Manuele) : Oui.

M. Jolin-Barrette : O.K. D'un autre côté, à la page 8 de votre mémoire, vous traitez du modèle socioéconomique et des modèles... et des mécanismes législatifs et fiscaux à mettre en place pour l'analyse du cycle de vie, et tout ça. Mais les changements législatifs requis et fiscaux, quels seraient-ils, précisément, à intégrer?

M. Margni (Manuele) : Disons, nous n'avons pas de proposition concrète, c'est juste le fait de tirer une petite sonnette d'alarme en se disant : Oui, c'est bien, et puis on supporte cet effort de réduction de gaz à effet de serre, mais faisons attention de ne pas déplacer un problème qui est initialement environnemental relié aux changements climatiques pour développer un problème social. Donc, il y a, disons, une partie de la population qui est vulnérable à toute hausse de prix de matières... disons, de biens de consommation essentiels, comme l'électricité et, dans certains cas, les transports. Pour autant, ça ne veut pas dire de ne pas augmenter le prix de l'électricité ou ne pas augmenter des taxes sur l'essence, mais ça veut dire d'identifier qui est cette partie de la population et puis agir de conséquence pour la protéger.

Mme Levasseur (Annie) : Oui, ça, c'est vraiment important, donc, l'idée, ce n'est pas de... parce qu'on pense que les mécanismes économiques sont absolument importants pour changer les comportements, pour changer... c'est essentiel, mais, par exemple, si on fait face à une hausse des prix d'électricité, bien, c'est d'identifier par quel mécanisme on pourrait aider les couches de la population qui en ont besoin à faire face à ça plutôt que de dire : Non, on va faire tout en sorte que les prix ne montent pas, par exemple. Donc, c'est un petit peu l'approche, d'être conscient des impacts potentiels et de prévoir. Donc, on n'a pas, nous, à effectuer les études précises sur des points précis, c'est quelque chose qui peut être fait, mais notre recommandation, elle est plus générale de faire attention à ça.

M. Jolin-Barrette : Mais nécessairement le changement de modèle, supposons, en migrant vers un modèle de cycle de vie, il va y avoir des impacts. Ce que vous nous dites, ici, aux parlementaires, c'est de dire : Prenez en considération l'impact sur les personnes, supposons, les plus vulnérables, que ça pourrait avoir, ce changement-là. Donc, au niveau de l'ampleur des changements qui pourraient avoir lieu, si on adopte votre approche au niveau de cycle de vie, on parle de quoi?

Mme Levasseur (Annie) : Bien, l'ampleur ne vient pas nécessairement de l'adoption de l'approche comme du fait qu'on se donne des cibles ambitieuses pour réduire les GES dans une période de temps quand même relativement courte, donc ça peut demander des gros changements. Donc, nous, on n'est pas nécessairement experts pour quantifier, par exemple, les hausses de coûts attendues sur les sources d'énergie, par exemple, pour des biens de consommation, mais on fait juste dire que c'est quelque chose qui pourrait potentiellement arriver.

M. Jolin-Barrette : O.K. Sur la question, à la page 5, vous donnez en exemple la question de l'aluminium, la production d'aluminium au Québec. Donc, vous dites, bon : La production d'aluminium, ça émet des gaz à effet de serre dans l'environnement, sauf que, si on avait l'ensemble de la production au Québec, il y aurait possibilité d'intégrer tout ça et de viser une réduction. Est-ce que je comprends bien?

M. Margni (Manuele) : Disons que le fait de pouvoir avoir des conditions qui permettent aux alumineries de produire de l'aluminium à faible intrant de carbone, en soi, c'est un bénéfice pour le Québec parce que ces alumineries-là

peuvent vendre de l'aluminium à faible intrant de carbone. Donc, on pourrait essayer d'adopter une approche similaire avec d'autres entreprises qui veulent ultimement s'installer au Québec parce qu'on a des conditions de production à faible intensité de carbone. Donc, il faudrait jouer davantage cette carte, et, pour ce faire, bien, on pourrait aussi réfléchir comment on peut libérer, entre guillemets, un gisement d'électricité par l'augmentation de l'éco-efficience dans d'autres secteurs.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous passons maintenant au bloc réservé aux députés indépendants, Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Massé : Oui, merci, M. le Président. Merci de votre présentation. Je tiens à remercier mon collègue de Terrebonne d'avoir repris l'article 176, je pense qu'on a besoin de faire ce travail-là puis j'en suis heureuse.

En fait, j'aime beaucoup cette idée de cycle de vie parce que, quand on parle de développement durable, on parle de la vie, hein, quand on parle de diminution de gaz à effet de serre, c'est parce qu'on souhaite que la vie, la vie terrestre continue d'être agréable pour le plus de monde possible.

Je n'irai pas sur l'aluminium, mais je reprends l'exemple qui a été amené par le groupe avant vous, ou deux groupes avant vous, sur la question du recyclage. Par exemple, ce qu'on nous apprenait, c'est que le verre est recyclable à l'infini. Dans le schéma que vous nous avez montré, tu sais, ce n'est pas toujours obligé de finir en cycle de vie, là; il peut être recyclé... de façon éternelle dans le cas du verre. Donc, si je comprends bien ce que c'est, une analyse de cycle de vie, c'est que, par exemple, quand je prendrai un bon verre de vin ce soir, je peux regarder ma bouteille et dire, dans le fond : Si je te considérais pour ce que tu es dans ton cycle de vie, je pourrais te recycler à l'infini, et donc produire moins de GES que si, à chaque fois, il faut que je retourne chercher... na, na, na. Est-ce que je... je l'illustre, là, mais c'est ça, l'idée de porter les lunettes de cycle de vie quand on regarde quelque chose?

M. Margni (Manuele) : Oui. Je vous dirais, on peut aller une étape plus loin — parce que vous parlez du verre — fondre de la silice ou fondre du verre, j'ai besoin d'environ la même quantité d'énergie. Donc, recycler le verre en soi, ça me coûte quasiment autant d'énergie que faire fondre la silice pour en faire du verre. Quand je parle d'aluminium, par contre, quand je recycle de l'aluminium, je consomme énormément moins d'énergie que si j'extrais de l'aluminium de la bauxite.

Donc, vous voyez, la réflexion cycle de vie ne se limite uniquement à la chaîne de valeur du produit lui-même, mais on va chercher quelles sont les activités nécessaires pour soutenir cette chaîne de valeur.

Mme Massé : Bien, c'est très intéressant, parce que là, en plus, si on lit ce que vous disiez tantôt dans votre mémoire, par rapport aux déplacements, si l'aluminium est produit dans des endroits qui utilisent des énergies fossiles, on va être globalement, tout le monde, perdant.

Mais ce que je comprends dans ce que vous venez de dire, et je pense que ça s'entend bien aussi du côté gouvernemental, c'est que, si on va dans l'amélioration du système de consigne, la question de l'aluminium, ça vaut vraiment la peine de la consigner parce qu'elle coûte, en GES et en argent, j'en suis convaincue, beaucoup moins cher que de la produire.

M. Margni (Manuele) : Tout à fait.

Mme Massé : Bien, merci beaucoup.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. Ça jette un regard neuf sur toutes nos canettes d'aluminium pour la bière, les boissons diverses.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Et, pour le vin, c'est peut-être à venir. Alors, merci beaucoup pour votre contribution à nos travaux.

Mémoires déposés

Avant de terminer, je dois déposer neuf mémoires officiellement, soumis par des organismes qui n'ont pas été entendus lors des auditions.

(Consultation)

Le Président (M. Reid) : On est rendus à 11 mémoires, donc de 11 organismes. Alors, je dépose officiellement ces mémoires-là.

Et je lève la séance de la commission. Et la commission ajourne ses travaux sine die, c'est-à-dire qu'il y aura donc une réunion, une séance de travail pour tenir compte de la demande en vertu de l'article 176. Bonne fin de semaine à tout le monde!

(Fin de la séance à 17 h 8)